

LA VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS

PARIS... Un an 14 fr. | ÉDITION DE LUXE
DÉPARTEMENTS — 15 fr. | FRANCE. Un an. 30 fr.
ÉTRANGER. — 20 fr. | ÉTRANGER. — 40 fr.

5 Juin 1903. — N° 247.

Rédaction et Administration : 9, Avenue de l'Opéra, PARIS (1^{er} Arr^t)

PUBLICITÉ

PAGES DE COUVERTURE, la ligne. . . 1 fr. 50
LA PAGE 600 fr.
ENCARTAGE, ... 500 fr.



(Cliché Vérascope Richard, au magnésium.)

LES COUREURS NÈGRES SUR NOS VÉLODROMES. — MAJOR TAYLOR ET HEDSPATH

Les deux coureurs nègres Major Taylor et Hedspath viennent d'arriver à Paris pour prendre part aux réunions qui seront organisées sur nos vélodromes au cours de la saison sportive. Le premier est bien connu du public parisien qui eut maintes fois l'occasion de l'applaudir, le second fait ses débuts en France. L'exhibition de ces deux « coloured men » semble appelée à obtenir le plus vif succès, car il y avait foule à la première réunion de nuit organisée par le vélodrome Buffalo et à laquelle ils participèrent. C'est au cours de cette réunion que fut prise la photographie ci-dessus représentant Major Taylor lancé par son camarade Hedspath, dans le handicap.

(Voir l'article page 363 et suiv.)

ENTRE NOUS

Le Concours de Paris-Madrid

Par suite de l'interdiction de la course Paris-Madrid, dont la première étape seule a pu être effectuée, nous ne pouvons faire un classement logique de ce qu'aurait dû être cette course.

En effet, il est très possible que le premier à Bordeaux ne figure pas à l'arrivée à Madrid, si l'on s'en rapporte aux précédents de Paris-Vienne. De plus, nous ne pouvons fixer un temps, même approximatif, de Paris-Madrid, épreuve en trois étapes avec ravitaillement pris sur le temps de route, en se basant sur le temps de Paris-Bordeaux, étape faite sans ravitaillement par la plupart des concurrents.

Il nous paraît donc préférable de reporter sur une autre épreuve le concours que nous avions élaboré et dont il ne nous est plus permis de donner la réponse satisfaisante.

Si, comme tout le fait prévoir, la coupe Gordon-Bennett se dispute le 2 juillet, nous porterons notre concours sur cette épreuve, sinon sur la première qui se disputera. En agissant ainsi, nous aurons, sans nul doute, la satisfaction de contenter tous nos lecteurs.

Concours N° 3

(Le Grand Prix Hippique de Paris.)

Nous voici à l'avant-veille du Grand Prix Hippique de Paris, et à la veille de la clôture de notre Concours N° 3, aussi nous ne saurons trop conseiller à ceux de nos lecteurs qui désirent participer à ce Concours d'activer l'envoi de leurs réponses.

Rappelons que pour ce Concours les concurrents auront à répondre aux deux questions suivantes :

1° **Quels seront, dans l'ordre d'arrivée, les trois premiers chevaux du Grand Prix Hippique de Paris ?**

2° **Quel sera le rapport du premier au pari mutuel (unité de 10 francs au pesage) ?**

Le gagnant sera celui dont la réponse à la 1^{re} question se rapprochera le plus du classement officiel.

En cas d'égalité entre deux concurrents, le classement se fera par les réponses à la seconde question.

C'est pourquoi, il sera utile de donner le rapport non seulement en francs, mais encore en centimes, afin d'éviter les dead-heat.

On trouvera dans les journaux spéciaux le nom des engagés et les renseignements permettant d'établir des pronostics.

Les prix attribués à ce concours sont :

Premier Prix : Un fusil Monobloc d'une valeur de 1.000 francs.

Deuxième Prix : Une sellerie anglaise complète de chez Bailhache et Chardon, valeur 300 francs.

Troisième Prix : Une jumelle Flammarion de chez L. Fischer, valeur 200 francs.

Autres Prix : Un chien colley du Chenil des Pyrénées (200 fr.), un appareil photo « Nouvelle Detective » de Ch. Mendel (160 fr.), un appareil photographique le Viallis (160 fr.), un phonographe Columbia (125 fr.), une paire de bottes vernies de chez Coquillot (120 fr.), une niche à chien Spratt's Patent (100 fr.), une carabine bosquette Flobert (80 fr.), un vêtement cycliste imperméable Paillaud et Marié (55 fr.), une trousse automobile Tiersot (50 fr.), une carabine Excelsior (40 fr.), une loge au Nouveau Cirque, un exerciceur Charlemont, une collection V. G. A. de 1902, une carabine Excelsior, un abonnement d'un an à l'Auto.

En outre, les 25 PREMIERS seront qualifiés pour un **CONCOURS D'HONNEUR** dont le premier prix sera **Une Voiture Automobile** Boyer, 4 places, valeur 6.000 fr., Pneumatiques Continental. Ce Concours est ouvert à tous, ABONNÉS ou LECTEURS.

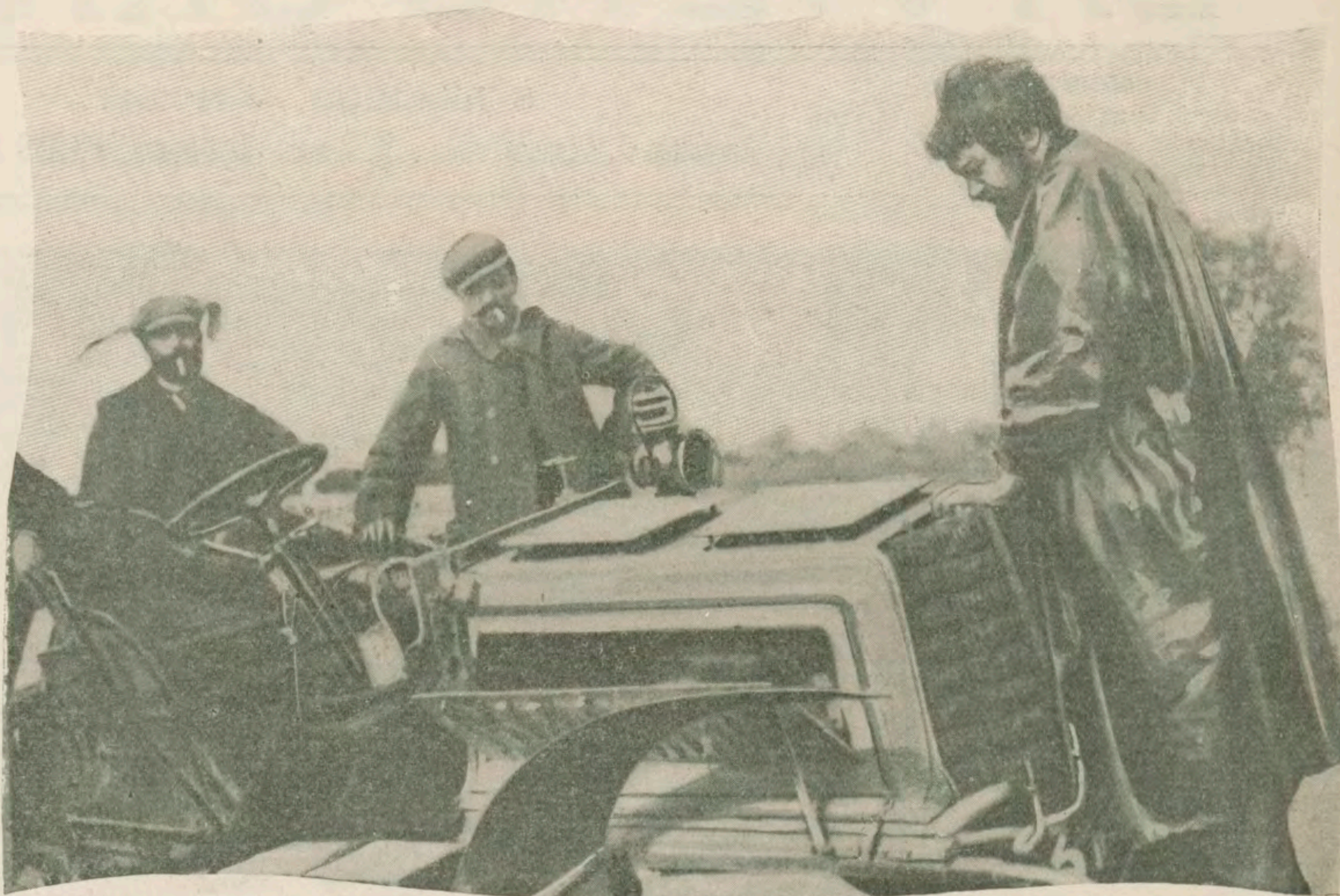
Le concours sera clos demain samedi 6 juin. Les réponses portant la date de la poste du 6 juin seront admises à concourir.

Rappelons que pour prendre part à ce concours les abonnés devront joindre à leur solution la bande d'abonnement; les acheteurs au numéro devront joindre à chaque solution trois bons détachés de trois numéros de dates différentes de la Vie au Grand Air. Bien spécifier, sur l'enveloppe contenant le concours et les 3 bons, le numéro du concours auquel l'abonné ou le lecteur prend part.

Bien conserver le numéro de la Vie au Grand Air d'aujourd'hui et ne pas oublier d'acheter et de conserver les numéros suivants, ainsi que les précédents, dans le cas où on ne les aurait pas déjà, afin de ne pas manquer de « bons » au moment de l'envoi de chacun des concours.

(Le bon se trouve à la III^e page de la couverture.)

LES EDITEURS.



Rodolphe Darzens, du Journal, contemple les débris de sa voiture brisée dans la côte de Sainte-Maure.

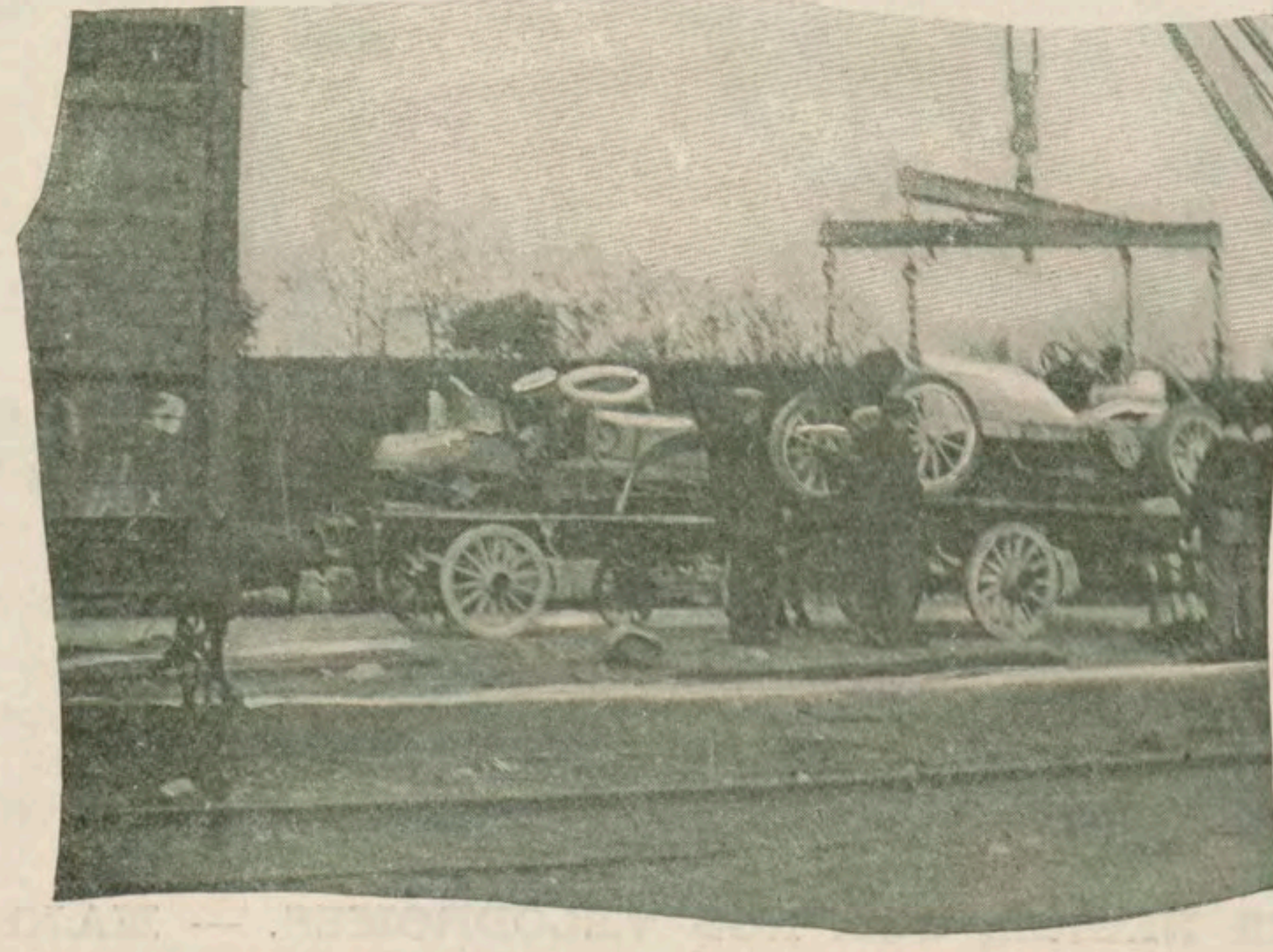
Ma Course de Paris= Bordeaux

Par M^{me} Camille DU GAST

Madame du Gast, l'intrépide chauffeuse et la seule femme qui ait eu l'audace de prendre part, le volant en mains, à la course Paris-Madrid, a bien voulu écrire spécialement pour les lecteurs de la Vie au Grand Air l'histoire de sa course. Les impressions de cette femme, qui vient d'étonner le monde sportif par la lutte courageuse qu'elle a soutenue, étaient fort intéressantes à connaître et seront sans nul doute hautement appréciées. Mme du Gast, on le sait, alors qu'elle occupait la cinquième place du classement général, n'a pas craint d'abandonner toutes ses chances à la course pour aller porter plusieurs fois secours aux concurrents victimes d'accidents. Notre photographie la représente dans la descente de Ste-Maure filant à une allure certainement supérieure à 100 kilomètres à l'heure. Combien de femmes vont frémir en présence d'une telle audace!



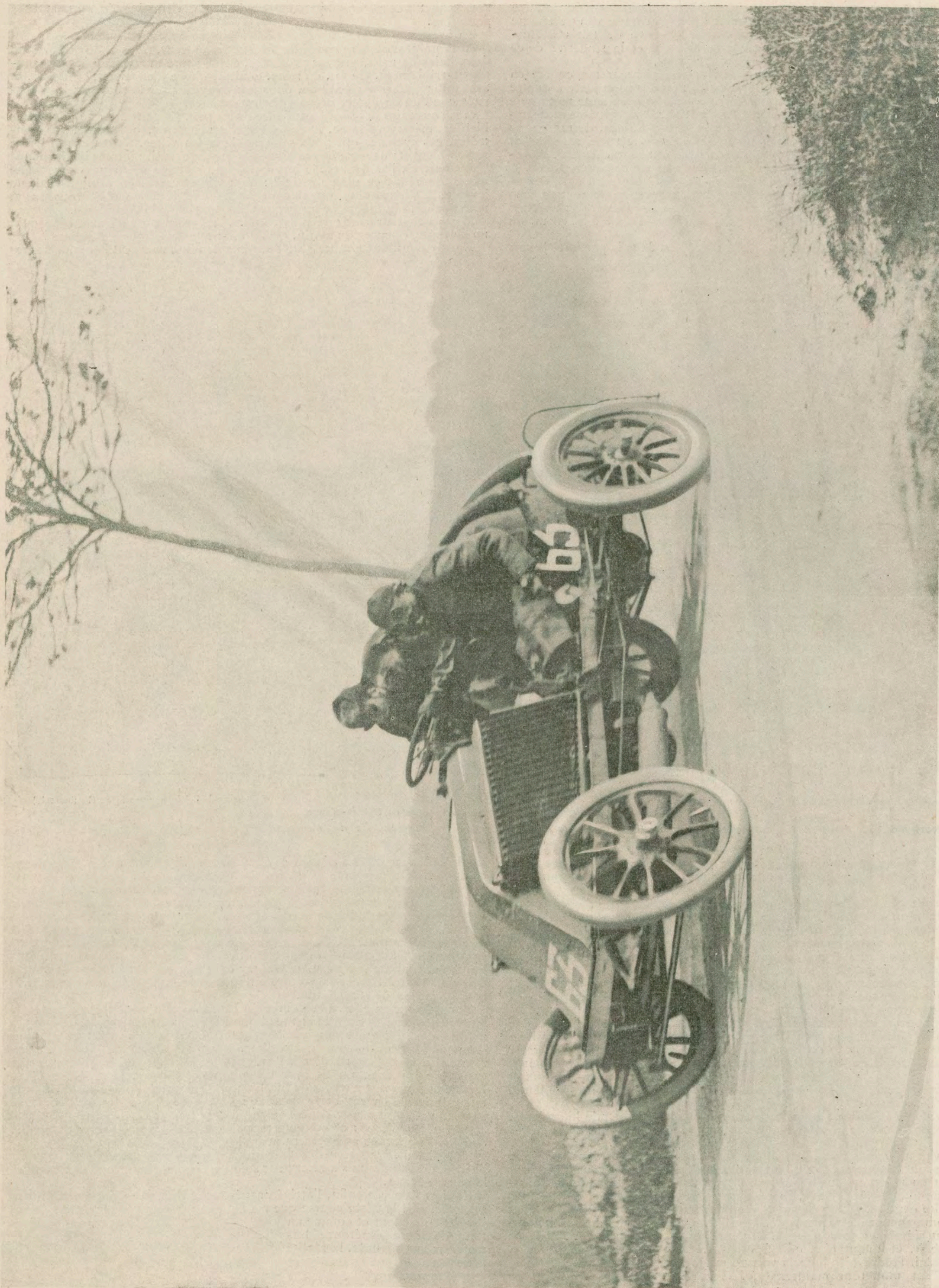
Toutes les chutes ne sont heureusement pas mortelles. Témoin notre confrère Darzens qui tombé à 120 à l'heure, et, sans blessure, se tord de rire à l'idée qu'il n'est pas mort.



L'embarquement des voitures de Darzens et de Werner à Sainte-Maure.

C'est dans cette même descente de Ste-Maure que notre confrère du Journal, Rodolphe Darzens, qui prenait également part à la course, a fait une chute heureusement sans gravité et de laquelle il est sorti absolument indemne. Le curieux instantané que nous reproduisons ci-dessus représente notre confrère, riant aux éclats, tout heureux qu'il est de se trouver encore en vie.

C'est chose difficile de parler de soi. Pour une femme surtout. On aime peu les femmes qui s'analysent et se racontent, et au fond, je suis de cet avis. Du reste, il vaut toujours mieux agir que conter. Mais pour la nouveauté du fait qui me paraît d'ailleurs



(Cliché pris avec l'appareil Sigriste au 1/2500 de seconde).

MARCEL RENAULT, QUELQUES KILOMÈTRES AVANT LA TERRIBLE CHUTE OU IL TROUVA LA MORT

bien simple et parce que l'on m'a persuadé qu'il serait intéressant de faire connaître aux chauffeurs, mes camarades en moteur, comment une femme put aller en moins de huit heures de course effective de Paris à Bordeaux, contons donc cette course, et que la brièveté et la sincérité de ce récit soient l'excuse du péché bien féminin d'orgueil.

Je vous demanderai d'abord la permission de résumer ma course en quelques chiffres. Partie de Versailles avec le numéro 29 et juste à quatre heures du matin, je suis tout tranquillement avec mon excellente voiture de Diétrich arrivée à 11 h. 6 m. du matin à Angoulême. Il y avait à ce moment-là 2 h. 20 m. de neutralisation obligatoire, et mes 7 h. 6 m. de marche se réduisent donc à 4 h. 46 m. ce qui pour 420 kilomètres est très satisfaisant et donne une moyenne d'environ 90 kilomètres à l'heure. Après Angoulême, je me suis arrêtée, comme on le verra, pour soigner ce pauvre Stead et, après trois heures au bout desquelles j'eus la certitude qu'il était désormais entouré de soins éclairés et dévoués j'ai tout tranquillement fini ma promenade, attristée, hélas! par la vue de tout ce que je voyais : voitures versées et hommes blessés, et nous arrivâmes à Bordeaux à 5 h. 46 m. du soir.

Ma course, puisque course il y a, est bien simple. Je suis partie et je suis

ma casquette et me voilà parée pour la lutte, défendue du vent et de la poussière.

En avant !

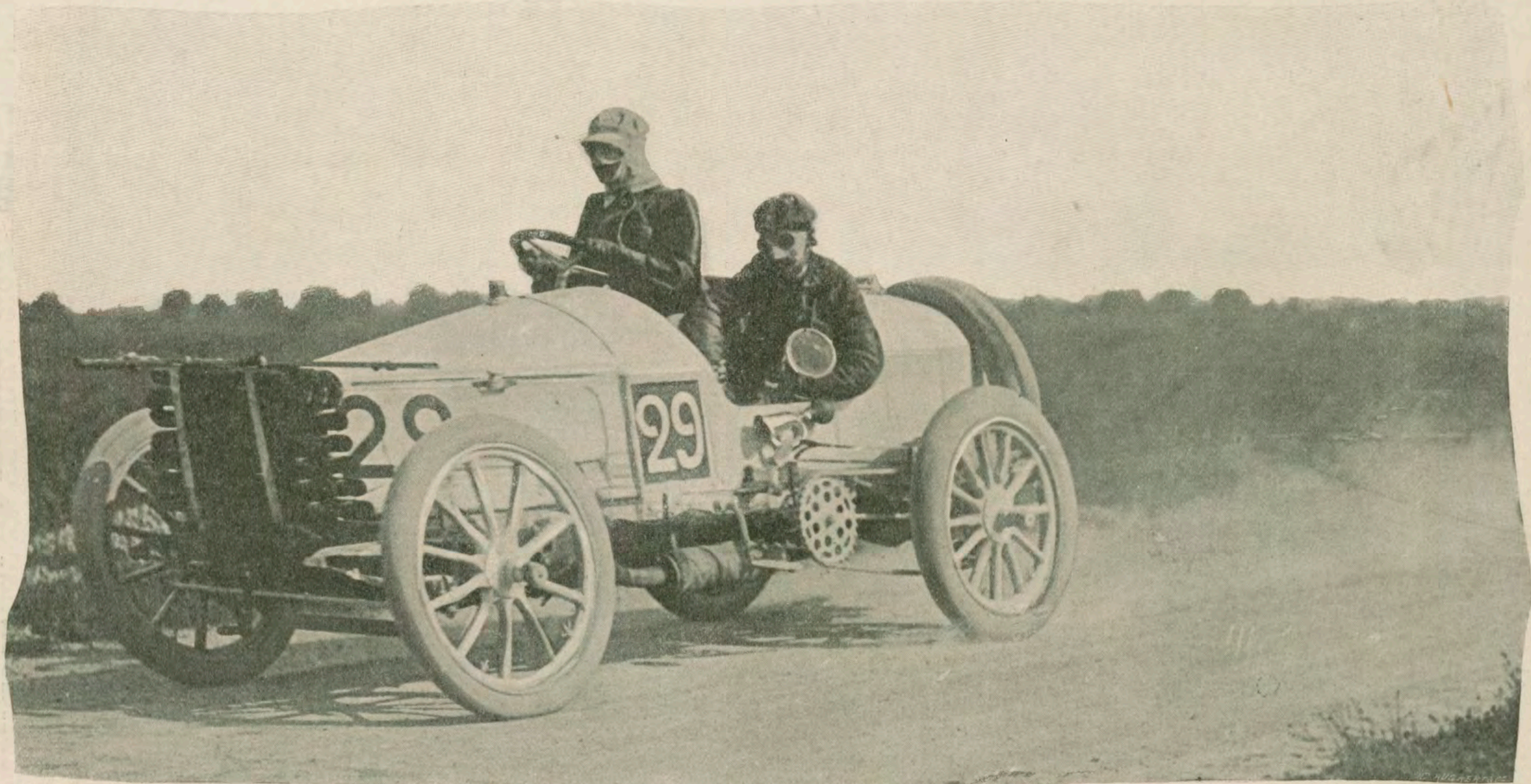
Dans un grondement sourd de mon brave moteur, nous voilà partis entre deux haies de monde ; avec prudence, sur la route mauvaise où nous sautons terriblement. Ce fut, du reste, quelque chose d'effrayant, ce départ, et avec une régularité splendide, nous nous voyions sur la route au loin aussitôt que l'un ou l'autre prenait quelque avance.

Mes souvenirs se brouillent d'ailleurs un peu. Cette route que je connais bien est métamorphosée. Avec tous ces concurrents, ce monde, ces contrôles, ces cyclistes qui nous pilotent dans les villes, toutes ces villes se ressemblent et une seule impression persiste désormais : comme il fait chaud !

A Chartres, j'ai dépassé le baron de Caters et j'ai été dépassée par une autre Mercedes en pleine vitesse : c'est Hiéronymus, le vainqueur de la Turbie. A Châteaudun, nous avons passé René de Knyff et Hiéronymus et me voilà déjà huitième ayant gagné neuf rangs en 120 kilomètres.

Mais la chaleur gagne de plus en plus. A l'arrêt, on suffoque, bien qu'il ne soit que 6 heures du matin. Qu'allons-nous devenir tout à l'heure ?

Nous voilà filant à toute allure sur la splendide route de Tours, à travers



(Cliché pris avec l'appareil Sigriste au 1/2500 de seconde.)

Mme du Gast descendant à 100 kilomètres la côte de Sainte-Maure.

(Voiture de Diétrich, pneumatiques Continental.)

On remarquera qu'à l'inverse, des autres concurrents qui ont coutume de se tenir penchés, l'intépide chauffeuse conduit le buste rigide. Ne serait-ce pas l'effet du corset droit ?

arrivée. Je n'ai eu qu'à conduire et il est vrai qu'aux 120 à l'heure que nous devions atteindre pour faire du 90 de moyenne, c'est une occupation déjà suffisante.

Ne croyez pas d'ailleurs que, pour être femme, on soit frivole. J'avais bien préparé mon épreuve. Je m'étais entraînée à conduire et j'avais fait faire un bon millier de kilomètres à ma voiture, afin d'être sûre d'elle et sûre de moi. Je nous revois encore sur la route de Vierzon, à La Motte-Beuvron, dans l'hôtel des sœurs Tatin, que tous les chauffeurs et tous les chasseurs de la Sologne connaissent bien.

Chaque conducteur de Diétrich était parti de son côté sur la route, et nous nous étions tous donné rendez-vous là. Il n'y eut que Mouter qui vint et nous repartîmes, chacun sur sa voiture, pour Paris ; tout allait bien.

Je nous revois encore maintenant, à Lunéville, dans la cour de l'usine de Diétrich où sont rangées toutes les voitures de course. Chacun travaille à la sienne et à côté de la mienne je vois toujours ce pauvre Loraine-Barrow et ce pauvre Stead, qui me disent : « Vous avez une 35-chevaux, Madame du Gast, vous verrez qu'elle court au moins aussi bien que les 45-chevaux et que vous arriverez peut-être avant nous à Bordeaux. Vous êtes prudente, et il faut être prudent ! »

La veille de la course, ma voiture avait fait un bon millier de kilomètres, et je jugeai inutile de la tracasser davantage. On démontra et l'on roda les soupapes, et j'attendis, sans impatience, le jour du départ.

Il y avait un monde fou à Versailles, où nous étions partis dans la soirée, et ma seule crainte était que l'un de ces enthousiastes ne causât quelque accident en se jetant sous nos roues, et je revois encore la route de Saint-Cyr toute blanche, les gens qui m'entourent, qui me saluent et qui me font une petite ovation. Quelques amies viennent me serrer la main au départ et me recommandent d'être prudente. Mon Dieu, ce que je fais me paraît pourtant tout simple et tout naturel. Ma voiture est bien en main. Je la sens qui m'obéit, et il faut bien qu'elle obéisse. On chuchote autour de moi. Patience ! il faudra bien que la voiture me mène où je veux et comme je veux. C'est mon tour maintenant. J'ai rabattu les deux oreillères de

les difficiles passages à niveau de Cloyes et les dos d'âne que nous prenons quelquefois un peu vite.

Bah ! soyons prudents, mais ne soyons pas lâches. En avant !

Je suis toujours huitième à Vendôme, où nous attendons près de la curieuse porte gothique de sortie. Il y a devant moi Louis Renault, Jarrott, Werner que nous allons passer en panne, Théry, ce pauvre Stead, l'infortuné Tourand et Baras, et la route continue, et la chaleur augmente sans cesse. A un contrôle, c'est à Poitiers, je crois, où je passe toujours huitième, rejointe par Farman, Jenatzy et ce pauvre Marcel Renault dont je vais voir tout à l'heure la voiture culbutée, je sens que je vais me trouver mal au milieu de cette foule.

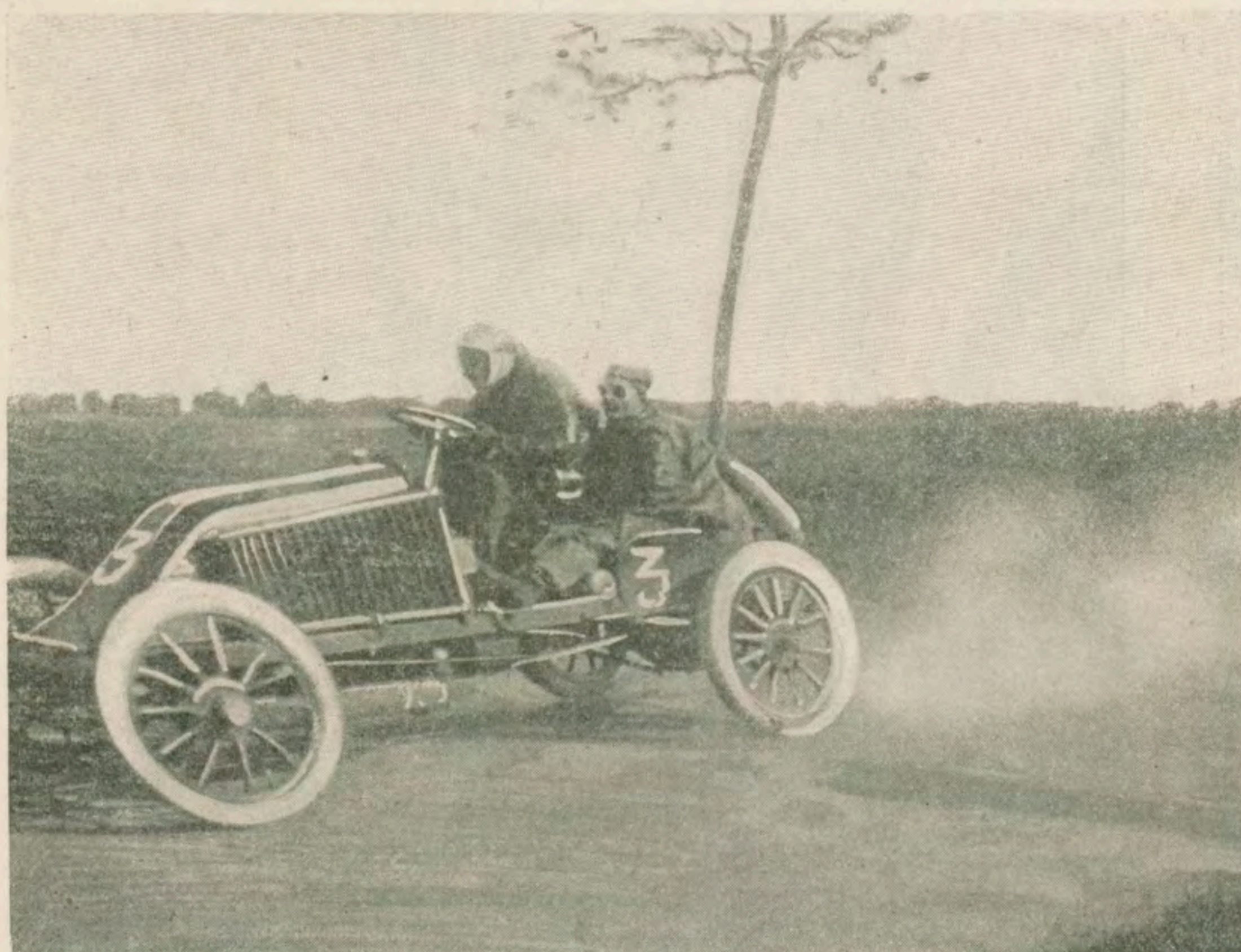
En arrivant, en effet, à la Combe du Loup, je vois un triste spectacle : la voiture de Stead renversée et Stead que l'on vient de retirer de dessous sa voiture et qui pousse des cris lamentables. Nous nous arrêtons et nous donnons à Stead les soins nécessaires. Il est très touché à l'épaule et aux reins, et il veut d'abord aller à Bordeaux. Je lui offre de le prendre et on essaie de lui faire un lit avec des planches. Nous télégraphions à sa femme et nous restons près de lui, bien qu'il nous supplie de partir. Il a un mot admirable en cette circonstance : « Partez, dit-il, Madame du Gast, partez, vous faites une course splendide, ne la gênez pas pour moi. » Et il ajoute mélancolique : « Vous vous rappelez ce que je vous disais à Lunéville, que les 35-chevaux arriveraient avant les 45 ! »

Malgré tout, nous refusons de le quitter ; une femme, conduisit-elle à 120 à l'heure, doit toujours s'arrêter pour soigner ceux qui souffrent, et il souffre, le pauvre Stead.

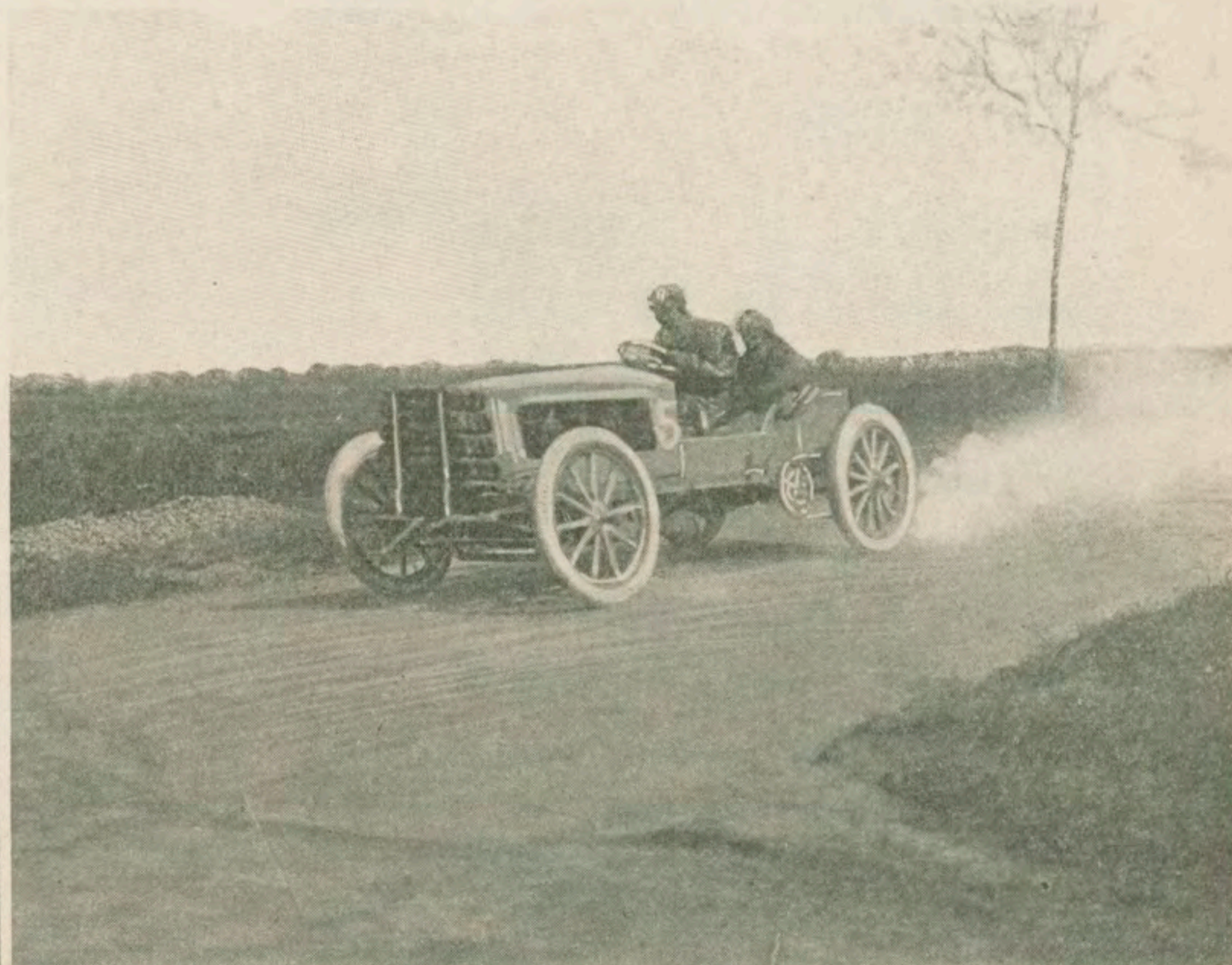
Et c'est l'arrivée enfin, l'arrivée attristée où l'on n'ose plus se réjouir ni s'égayer. Ah ! la triste course que ma fin de course, et comme nous étions joyeux en partant et comme au fond de toute espérance humaine même réalisée, la réalité mêle je ne sais quelle amertume et quelle rancœur ?

Camille du Gast

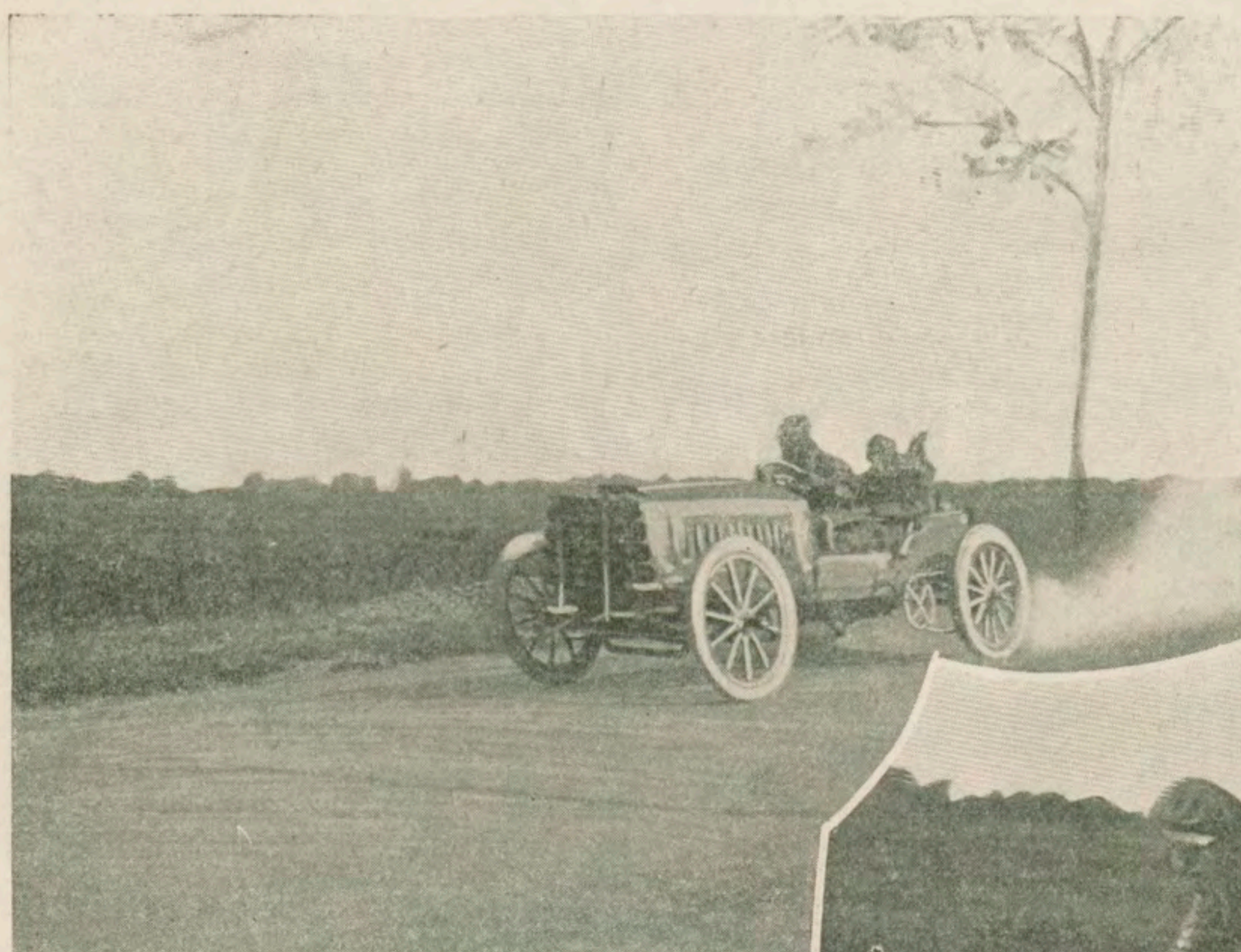
Un tour de force photographique == Du 140 à l'heure!



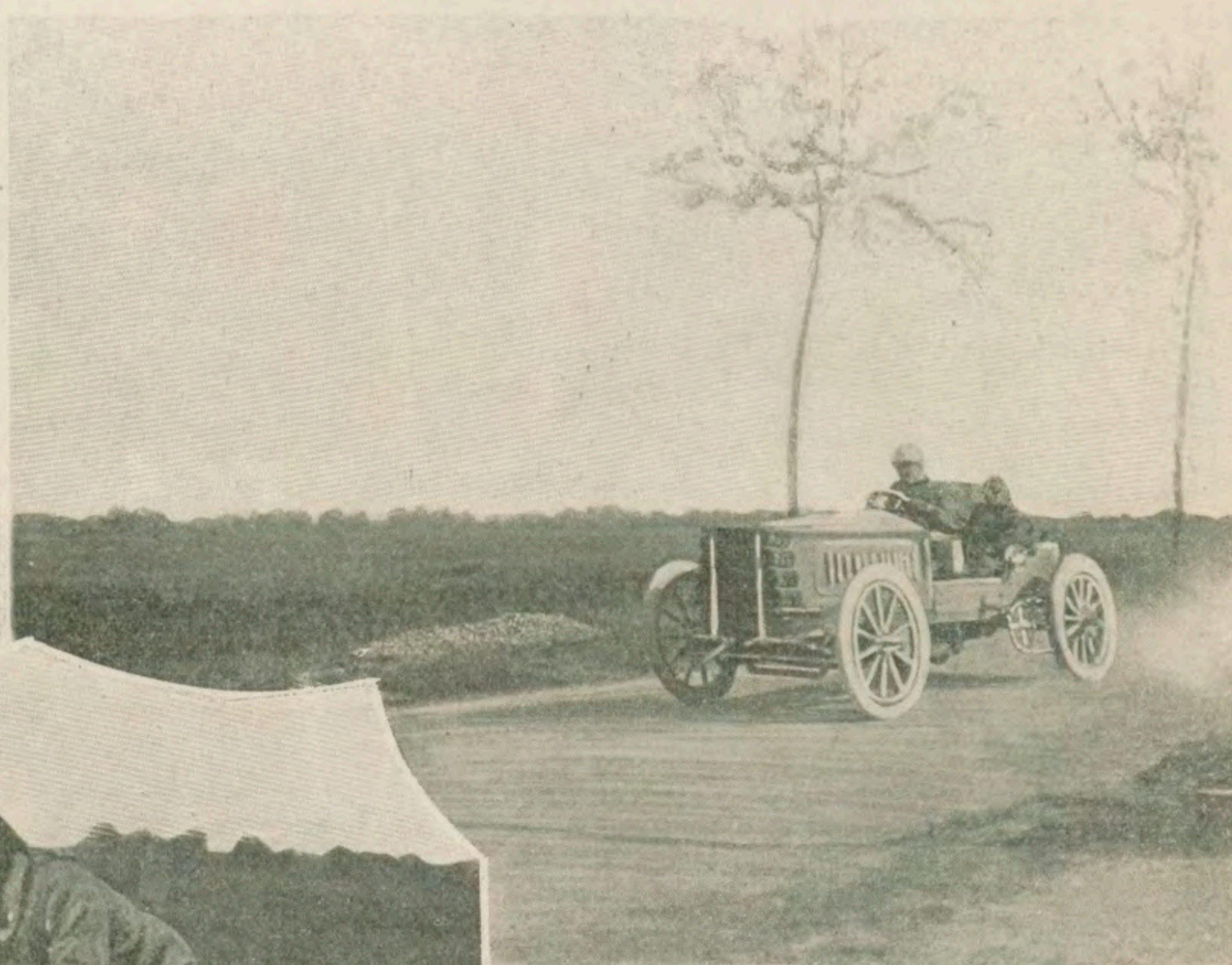
LOUIS RENAULT



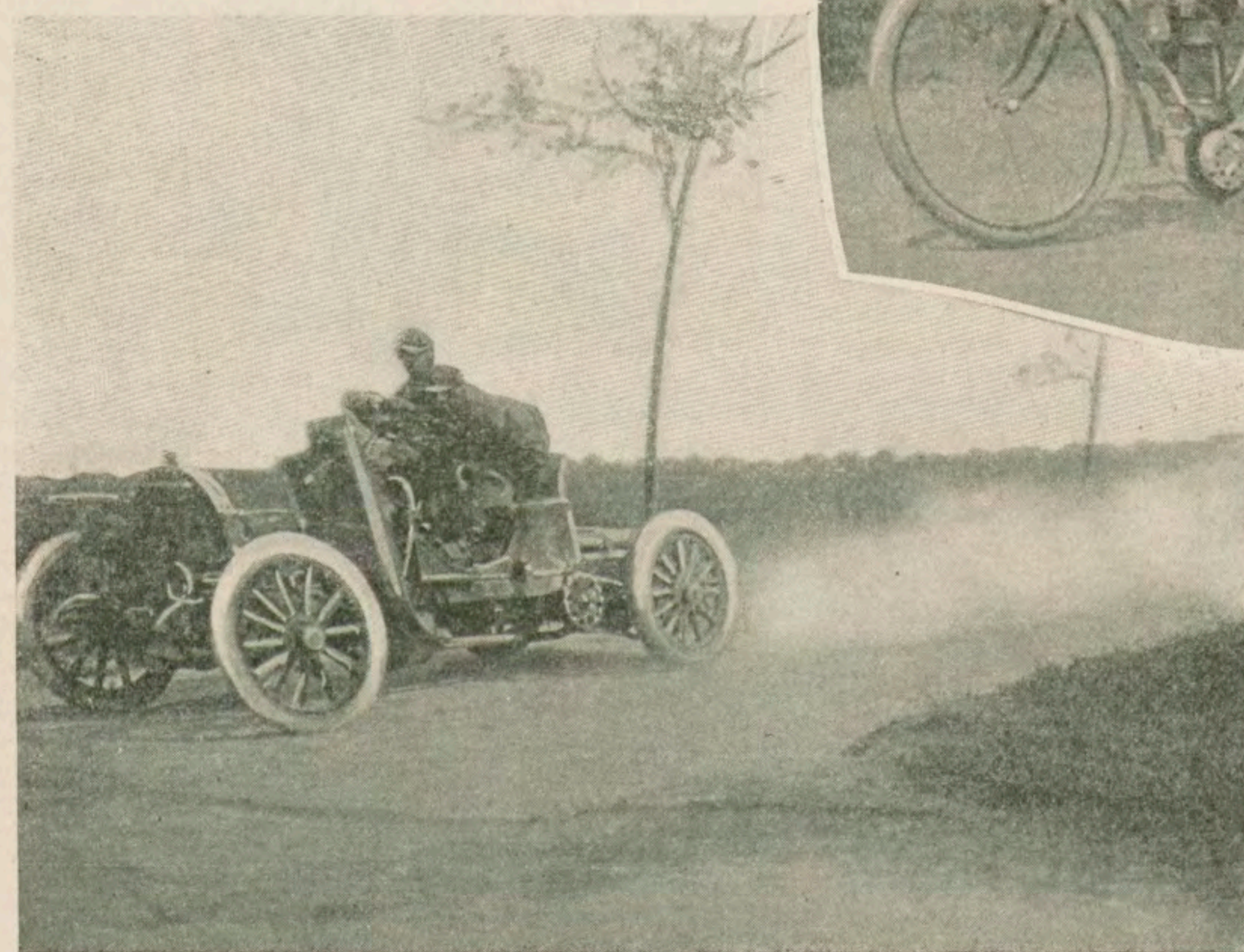
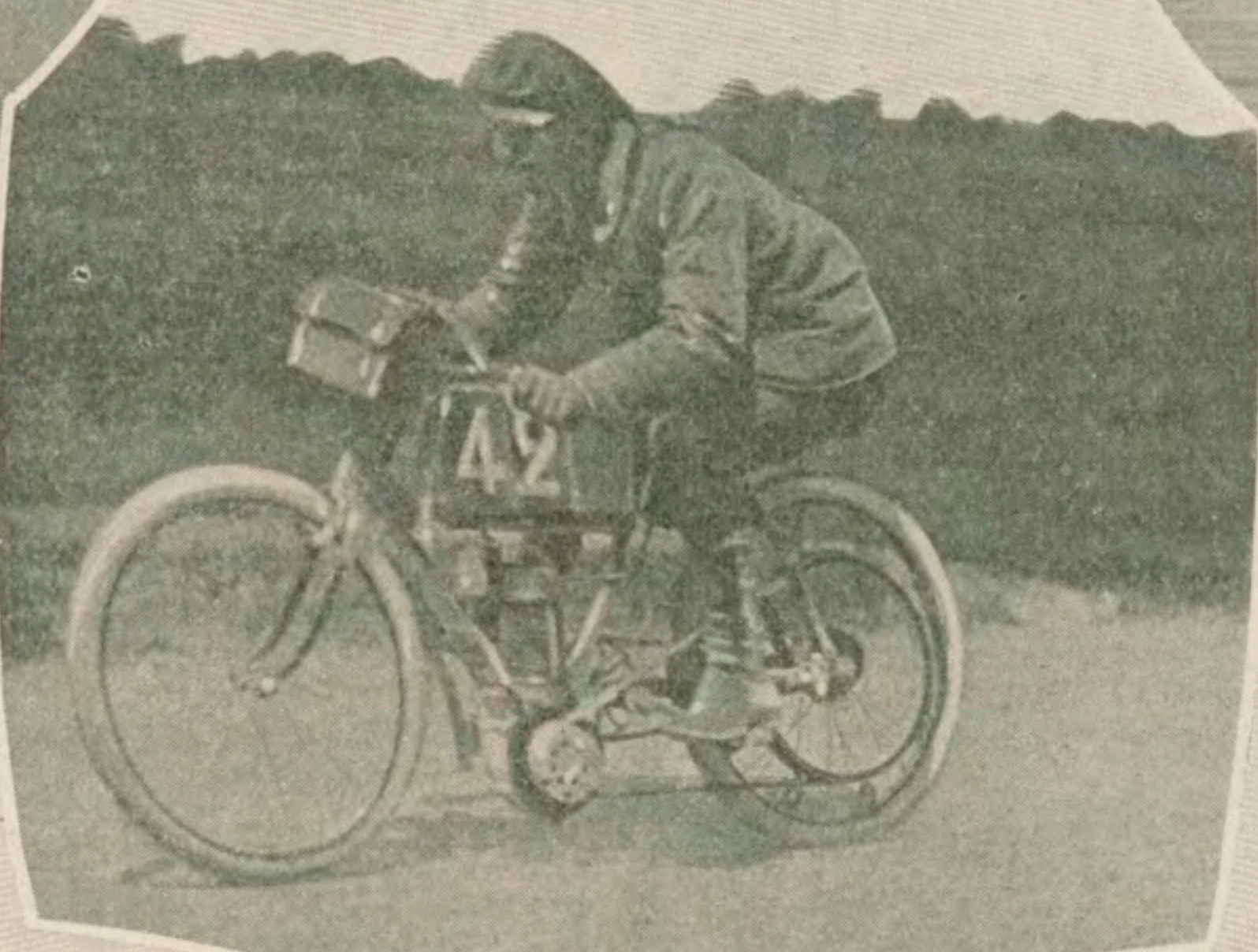
LORRAINE-BARROW



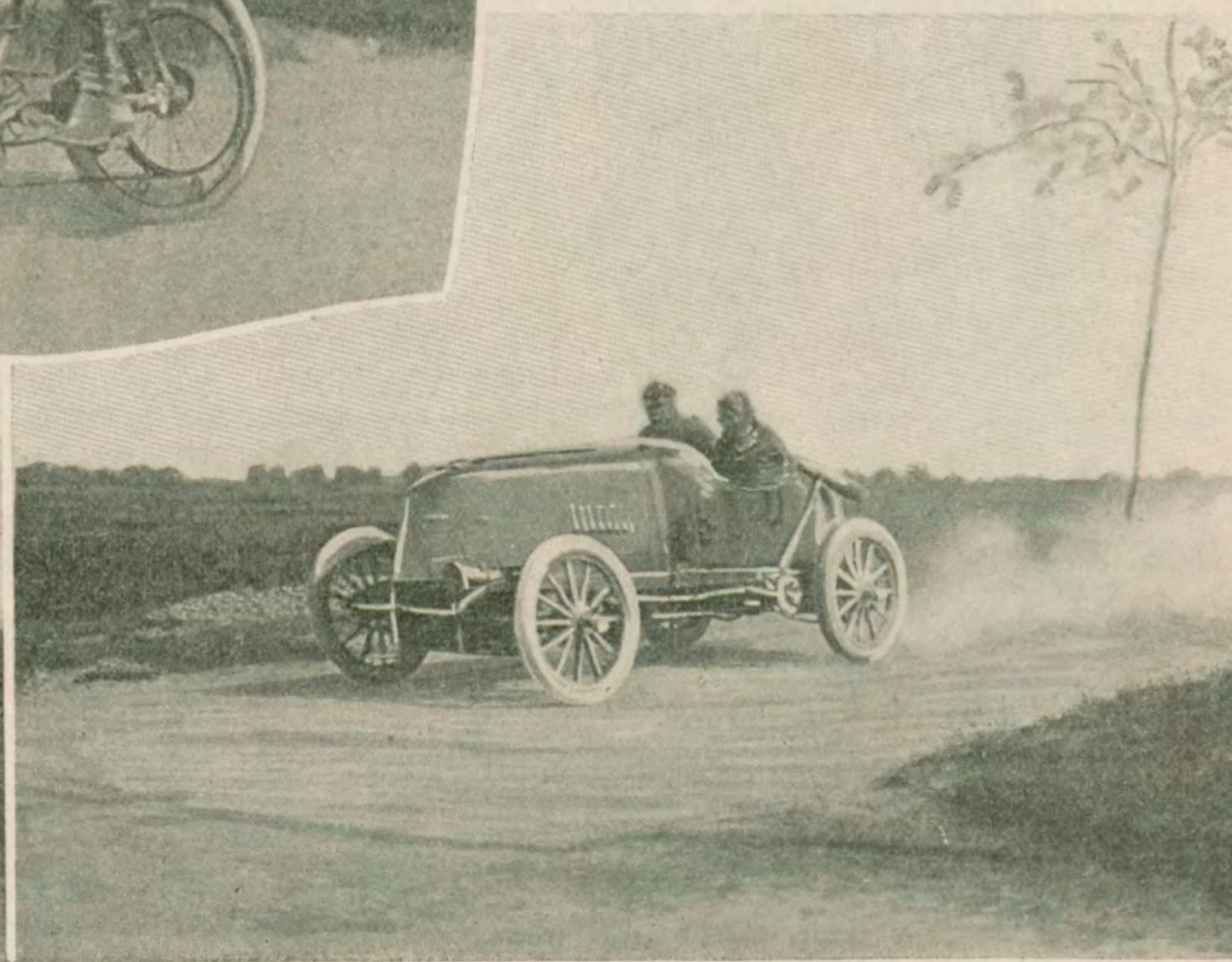
STEAD



JARROTT



WARDEN



BUCQUET

SALLERON

Bien que huit jours déjà nous séparent de la course Paris-Madrid, nous sommes certains d'intéresser nos lecteurs en leur donnant cette série de photographies représentant quelques concurrents descendant la côte de Sainte-Maure, à un moment où leur vitesse variait entre 120 et 140 à l'heure. Ces épreuves qui donnent une extraordinaire impression de vitesse produite par la déformation apparente des roues, sont dues à l'amabilité de M. Sigriste. Elles ont été prises par lui, avec l'appareil dont il est l'inventeur, avec une rapidité de 1/2500 de seconde.

Les Américains sur nos Vélodromes

Depuis l'apparition en Europe, en 1893, et surtout en 1894, du grand Zimmerman, qui passa comme un invincible triomphateur, l'attention a été particulièrement attirée sur les coureurs américains.

Désireux de bénéficier de son prestige, presque tous ceux qui portent un nom de l'autre côté de l'Atlantique vinrent en Europe tenter de renouveler le succès de leur illustre devancier.

C'est ainsi qu'on vit successivement Sanger, Banker, Wheeler, Kiser, Macdonald, Butler, Johnson, Cooper, Major Taylor, Lawson, Bald, qui eurent des fortunes diverses.

Cette année, ce fut le tour de Kimble, suivi à peu de distance par Collett et Hedspath. Le premier commença à être connu, il est donc opportun de donner sur les deux autres quelques détails, avant de parler de Major Taylor, qui est revenu nous faire une troisième visite.



GEORGE COLLETT, un de nos derniers visiteurs américains, est âgé de 26 ans. Il est marié et n'a pas d'enfants. Passionné de sport, il a commencé à courir, il y a sept ans, dans la catégorie des amateurs purs, dont il fut le champion incontesté, jusqu'au jour où Kramer vint lui disputer et lui ravir la première place.

En 1901, Collett se lança dans les affaires et s'associa avec son père, mais les ivresses de la course le tentèrent de nouveau; il se fit construire, à proximité de chez lui, une piste, et c'est ainsi qu'il devint directeur du vélodrome de Newhaven.

Comme tous les coureurs de qualité américains, Collett finit par quitter les rangs des amateurs pour entrer dans ceux des professionnels, parmi lesquels il accomplit une honorable et lucrative carrière.

Très adroit et excellent tacticien, Collett s'est surtout fait une spécialité des handicaps dont il a gagné un grand nombre. Il a couru en outre beaucoup de courses en ligne. Engagé dans le Circuit des Championnats d'Amérique l'année dernière, il y a conquis la quatrième place derrière Kramer, Major Taylor et Kimble.

Naturellement, comme tous ses compatriotes de valeur, il a voulu venir se faire consacrer en Europe et se mesurer avec les coureurs du continent.

Arrivé à Paris le 5 mai, à 7 h. 35, par l'express de Cherbourg, qu'il avait pris en quittant le Kaiser Wilhem, qui l'avait amené de New-York, Collett s'est mis tout de suite à l'ouvrage au vélodrome Buffalo, où sa bonne tenue en machine a fait une favorable impression. Quoique encore peu en forme, il a fait, le jeudi 21 mai, de bons débuts, qu'il a confirmés le dimanche suivant, à Roubaix, en arrivant second derrière Meyers, mais devant Piard.

Nous le reverrons à son mieux dans le Grand Prix cycliste de la Ville de Paris, après quoi il partira, à la fin de juin, pour l'Amérique où il ira prendre part au Circuit des Championnats.



Major Taylor arrivant à la gare de Lyon en compagnie de sa femme.

Woody Hedspath a 22 ans. Il est né le 15 juin 1881 à Indianapolis, tout près du lieu de naissance de Major Taylor. Comme son fameux compatriote, il est nègre.

Elevés à la même école, ils se séparèrent. Hedspath entra dans le commerce des épices et cassonades, où, par une coïncidence curieuse, il eut pour chef de rayon Charles Miller, qui devait devenir plus tard si célèbre par ses victoires dans les courses de fond en Amérique et en Europe.

De son côté, Major Taylor se couvrait de gloire et devenait le champion du monde incontesté.

Les lauriers de son ancien chef et de son ancien camarade hantèrent Hedspath, qui rêva de marcher sur leurs traces. Il fit des économies et acheta une machine à Earl Kiser, le « petit galeux ». Alors il s'entraîna, et avec une belle crânerie, il envoya un défi à Walter Sanger, le géant de Milwaukee, plusieurs fois vainqueur de Zimmerman, et dans un match en cinq manches, le battit trois fois.

Plus tard, dans une course de 6 jours à raison d'une heure par jour, courue à Dayton, il battit à l'enlèvement final Charles Miller et Petersen.

Mais son plus bel exploit date de l'année dernière. Dans un match-poursuite à Dayton, il ratrapa son adversaire au bout de dix milles, et continuant seul jusqu'à l'heure, il accomplit l'énorme distance de 41 kil. 921 mètres.

Engagé dans la dernière course de 6 jours à Madison Square il fit, presque au début, une mauvaise chute, où il se brisa la clavicule.

Cette année, n'ayant pu obtenir sa licence de la National Cycling Association, qui, sauf pour Major Taylor, la refuse à tous les nègres, Hedspath, résolu à poursuivre sa carrière de coureur, est

venu demander asile à l'Europe hospitalière, qui ne fait pas de distinction entre les races.

Il faut donc espérer que le courageux nègre sera récompensé de sa persévérance et trouvera à se faire ici une carrière qui lui est impossible dans son pays.

Voici enfin Major Taylor!

Tous ceux qui suivent de près le sport cycliste n'ont point oublié la sensation provoquée par sa première apparition en Europe, en 1901, lorsque le prestigieux coureur nègre, tout couvert de la gloire conquise en Amérique, où malgré les embûches et les coalitions de ses concurrents blancs, il avait conquis le premier rang, vint en Europe faire une première tournée au cours de laquelle il vainquit avec une incomparable maîtrise tous les coureurs européens.

Ce fut presque une réédition de la tournée de 1894 de Zimmerman, auquel le comparèrent ses innombrables admirateurs.

Sauf un premier échec contre Jacquelin, terriblement vengé par la suite, et quelques insuccès dus à des incidents divers, Major Taylor sur sa vraie forme ne connut pas la défaite, et successivement Jacquelin, Meyers, Arend, Grogna et Ellegaard lui-même durent baisser pavillon devant son incontestable supériorité.

Après deux mois de triomphes, Major Taylor retourna en Amérique prendre part au Circuit des Championnats, où il ne put conquérir que la seconde place derrière Kramer, parce qu'il n'avait



Major Taylor en piste.



Collett, le nouveau coureur américain qui vient d'arriver à Paris.



Avant le travail, Taylor étudie sa position en selle.

couru qu'une partie des épreuves comptant pour les championnats.

Encouragé par le succès de sa première tournée en Europe, Major Taylor y revint l'année dernière. Il y rencontra les mêmes adversaires, et en outre Rutt qui s'était révélé comme excellent, et il leur fit subir à tous le même sort.

Ses succès passagers furent un peu plus nombreux qu'en 1901, mais eurent pour cause des événements divers qui ne peuvent être attribués à la diminution de sa valeur personnelle, et quand les choses se passèrent normalement et que Major Taylor fut en bon état de santé et de forme, il montra de nouveau sur ses concurrents européens une supériorité semblable à celle que nous admirions l'année précédente.

Après ses triomphes européens, Major Taylor repartit de nouveau en Amérique pour le Circuit des Championnats, où il arriva encore le second derrière son éternel rival Kramer, et cela pour les mêmes causes qu'en 1901.

La gloire de Major Taylor, après avoir retenti en Amérique et en Europe, avait eu un écho jusqu'en Australie, et ce pays nouveau, grand amateur de sport, voulut voir le célèbre coureur. Alléché par le magnifique contrat de 50.000 francs qu'on lui offrait pour une tournée d'hiver, Major Taylor, qui est un voyageur infatigable, se décida à imiter encore en cela Zimmerman et partit pour l'Australie.

Il y fut d'ailleurs plus heureux que son illustre devancier, et tandis que celui-ci, malade, ne put retrouver la forme éblouissante qu'il avait assurés ses triomphes en Europe et eut des alternatives de succès et de revers contre des adversaires pourtant bien inférieurs à lui, Major Taylor, au contraire, ne connut en Australie que des succès, et tous les coureurs australiens, y compris leur champion incontesté, Don Walker, durent s'incliner devant l'invincible nègre.

Or, à la grande joie de tous les amateurs de belles courses, Major Taylor, qui a conservé contre son pays natal une juste rancune pour toutes les injustices et les embûches que lui a valu sa qualité de nègre et qui, par un saisissant contraste, a toujours reçu en Europe, et spécialement en France, un si cordial accueil, a décidé de revenir encore cette année dans son pays de prédilection.

A peine remis des fatigues de son immense voyage, il a fait, jeudi dernier, au vélodrome Buffalo, une première apparition, qui a démontré d'une manière péremptoire qu'il possède toujours ses exceptionnelles qualités.

Au sujet de sa nouvelle rentrée, il n'est peut-être pas inopportun de rappeler les débuts du fameux coureur qu'on a justement surnommé le « nègre volant ».

Marshall Walter Taylor est né le 8 septembre 1878, à Indianapolis (Ohio, Etats-Unis), il n'a donc pas encore 25 ans.

A l'école où il faisait ses études, on le surnomma le « Major » à cause des raclées formidables qu'il administrait à ceux qui l'ennuyaient.

Plus tard, il devint ouvrier mécanicien, puis ayant rencontré une troupe de cyclistes en voyage, il s'attacha à eux. Ce fut pour lui la vraie révélation de sa voie future.

Il commença à monter en machine et à s'entraîner, et ses extraordinaires qualités naturelles ne tardèrent pas à se manifester.

Son premier succès fut dans une course sur route à Newhaven, où il battit le coureur bien connu Alexander. En 1896, il arriva huitième dans la course de six jours de Madison Square.

Ayant commencé par le fond, il continua par la vitesse où il devait trouver ses plus grands succès, en 1897. En 1898, il battit successivement tous les meilleurs coureurs d'Amérique, enfin, arrivant en 1899 d'une manière incontestée au premier rang, il gagna le Championnat du Monde.

On sait que depuis ce temps il sut se maintenir à la hauteur où ses succès l'avaient placé.

Tous les amateurs de beau sport ont donc eu



Gentel-Mathieu, 2^{es} Collett-Kimble, 3^{es} Taylor-Piard, 1^{ers}

Une série de la course de tandems à la réunion de nuit du vélodrome Buffalo.

le grand plaisir de revoir Major Taylor jeudi dernier, au vélodrome Buffalo, qui inaugurerait ses réunions du soir, nous donnant la primeur de son nouveau et magnifique éclairage électrique, et nous offrant un programme qui, outre Major Taylor, comprenait les noms d'Ellegaard Meyers, Grogna, Kimble et Collett en vitesse et de Connet en fond.

Ayant eu à peine le temps de s'entraîner depuis son retour d'Australie, Major Taylor ne se crut pas assez en forme pour paraître dans un match ou une course en ligne. Il voulut donc s'essayer dans un handicap d'un demi-mille (804 m.). Après avoir brillamment gagné sa série, il fit dans la finale un départ extraordinaire, rejoignant les hommes de tête, mais en-

core à court d'ouvrage, il fut rejoint un peu avant le poteau par Kimble, auquel il rendait 15 mètres, et qui s'était sagement ménagé.

Dans la course de tandems, un dissentiment survenu avec son équipier annoncé, Ellegaard, nous a privés de voir ces deux coureurs merveilleux sur la même machine, et Major Taylor, ayant dû monter avec Piard, n'arriva encore que second derrière Meyers-Grogna. En tout cas, cette première apparition a pu

nous démontrer que Major Taylor est toujours le même prestigieux coureur, d'une qualité hors pair qui en fait une individualité d'une classe à part et sans équivalent parmi les coureurs européens, et que ces derniers sont encore cette année bien exposés à devoir s'incliner devant le terrible nègre.

Ajoutons pour terminer que, l'année dernière, Major Taylor a épousé une charmante quarteronne, miss Morris, qui l'a accompagné dans son voyage en Australie, et qui, jeudi dernier, dans une loge, toute radieuse sous son chapeau rouge qui faisait valoir l'éclat de ses yeux, semblait suivre avec ravissement les ovations exprimant à son mari tout le plaisir qu'on avait à le revoir.

Si, bien qu'il n'ait pas encore eu le temps de se remettre sérieusement à l'entraînement et, par conséquent, retrouver sa bonne forme, Major Taylor, en se classant second dans le handicap de la première réunion de Buffalo, s'est révélé comme étant toujours le brillant sprinter que nous connaissons, l'Américain Collett a produit lui aussi une excellente impression.

Engagé dans le Grand Prix de l'Union vélocipédique de France, Col-

lett l'a brillamment enlevé sa série dans cette épreuve, s'affirmant une fois de plus comme étant un des sprinters les plus vites.

Il est parmi les favoris de notre grande course classique.

Et puisque nous parlons de la première réunion de nuit organisée, cette année, par le vélodrome Buffalo, il nous faut signaler la terrible chute que fit Marius Thé dans la course de motocyclettes.

Mal sorti du virage, il est venu longer la barrière, et tomber sur la tribune de la presse alors qu'il marchait à une allure de 90 kilomètres à l'heure.

Marius Thé resta sans connaissance sur la piste. On le crut tué.

Mais par bonheur il n'en était rien et le célèbre motocycliste en fut quitte pour une foulure de la cheville et quelques contusions sans gravité aucune.

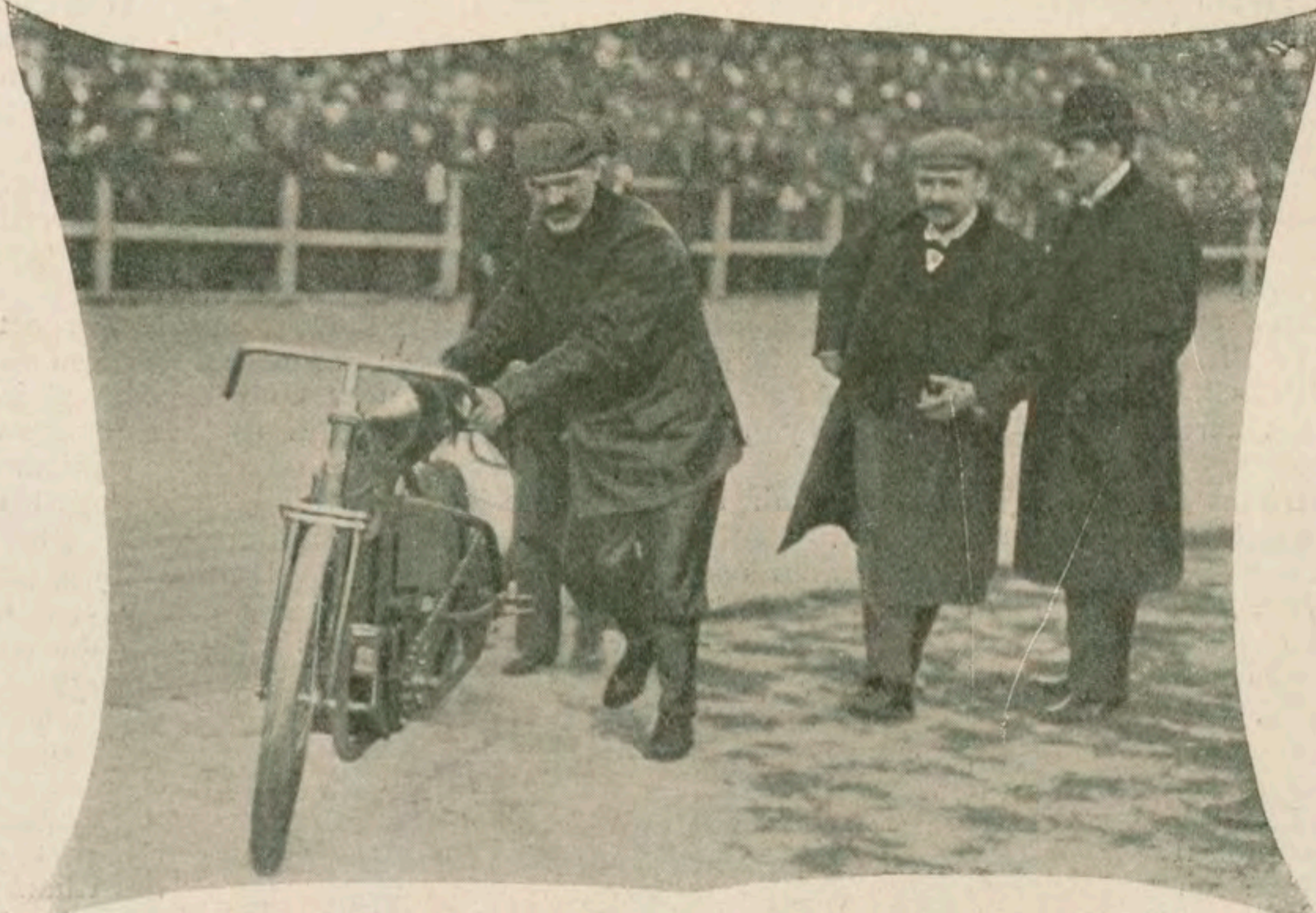
La motocyclette n'eut guère plus de mal que son conducteur et s'en tira elle aussi avec une roue en capilotade.

Marius Thé n'était d'ailleurs pas dans un de ses bons jours et semblait jouer de guigne.

Après avoir, grâce à son habileté, évité une première chute dans une course de 10 kilomètres, il ne put échapper à l'accident dont nous parlons ci-dessus.

En un mot, enfin, plus de peur que de mal.

ERNEST MOUSSET.



Marius Thé se rendant au départ pour la course de motocyclettes.



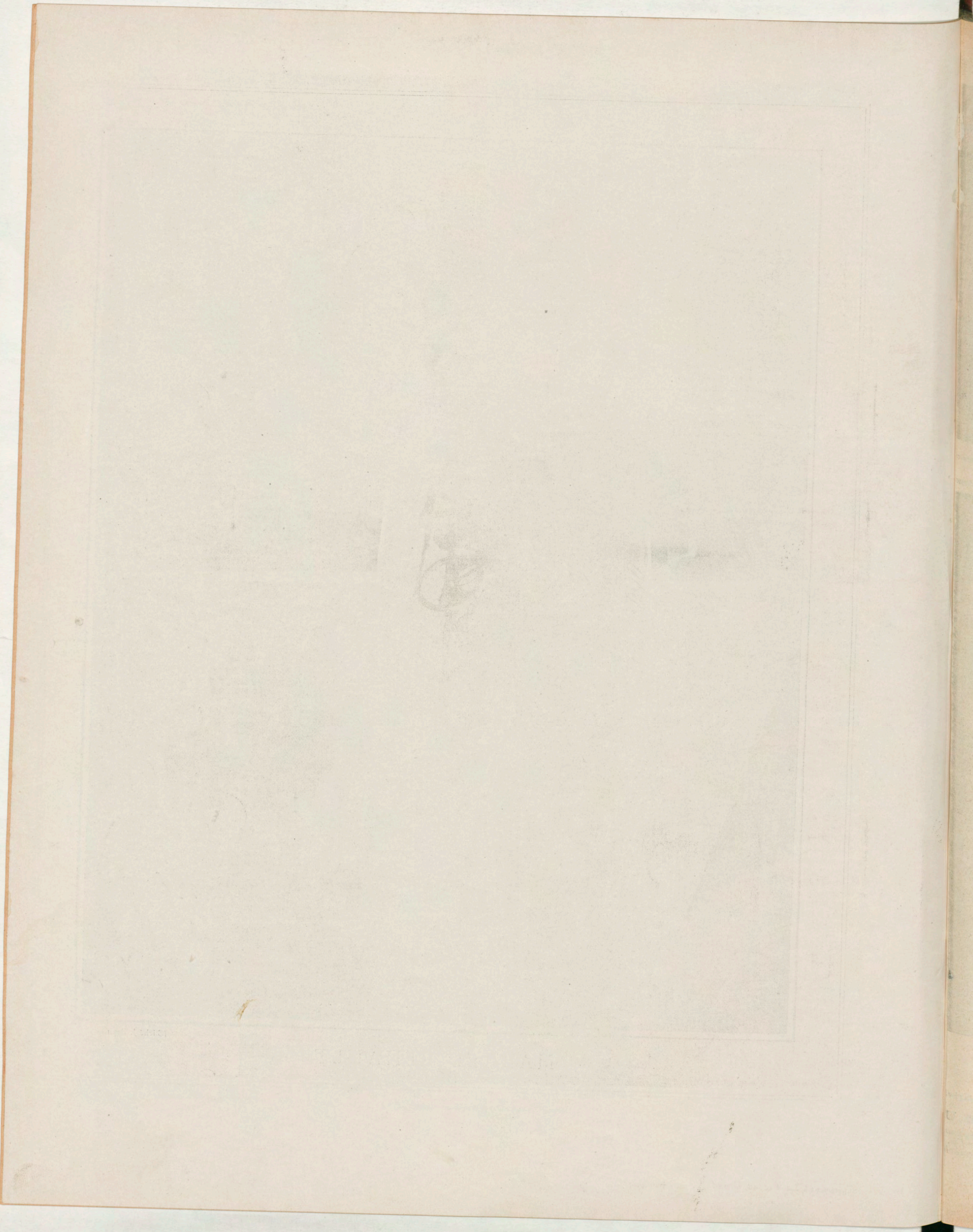
La machine de Marius Thé après sa chute.

P.-S. — Dans notre prochain numéro, nous parlerons de la seconde apparition en piste de Major Taylor, qui s'est faite le lundi de la Pentecôte.



(Cliché J. Beau.)

MARCEL RENAULT





Le baron de Viron, 2^e (ex æquo) du Grand Prix.



Le baron Antoine de Tavernost, 1^{er} du Grand Prix du Cercle du Bois de Boulogne.



M. Moncorgé, 2^e (ex æquo) du Grand Prix.

Le Tir aux Pigeons

AU BOIS DE BOULOGNE

La saison du Shooting bat son plein au Bois de Boulogne.

Deux des épreuves les plus importantes, le Grand Prix et la Coupe de la Vie au Grand Air s'y sont disputées la semaine dernière.



SOIXANTE-QUATRE tireurs ont pris part au Grand Prix.

Les oiseaux étaient fort rapides, et l'élimination a été, en conséquence, rapide, elle aussi. Le tir se faisait en douze pigeons.



Le marquis de Villaviciosa, 4^e du Grand Prix.

La première place est revenue au baron de Tavernost, qui tirait à 26 mètres et qui a abattu ses douze oiseaux dans un style remarquable.

La seconde place a été partagée par M. R. Moncorgé, qui était à 25 mètres, et le baron de Viron, qui était à 27 mètres. Chacun de ces deux tireurs a tué onze pigeons sur douze.

Enfin, la quatrième place a été partagée par le marquis de Villaviciosa, qui tirait à 28 mètres, et M. Lemonnier, placé à 26 mètres. Score de ces deux tireurs, 15/17.

La Coupe de la Vie au Grand Air a été tirée vendredi. Elle est revenue au baron de Dorlodot; le baron de Montpellier de Védérin a pris la seconde place.

A propos de cette Coupe, une amusante anecdote. Il paraît qu'il est de

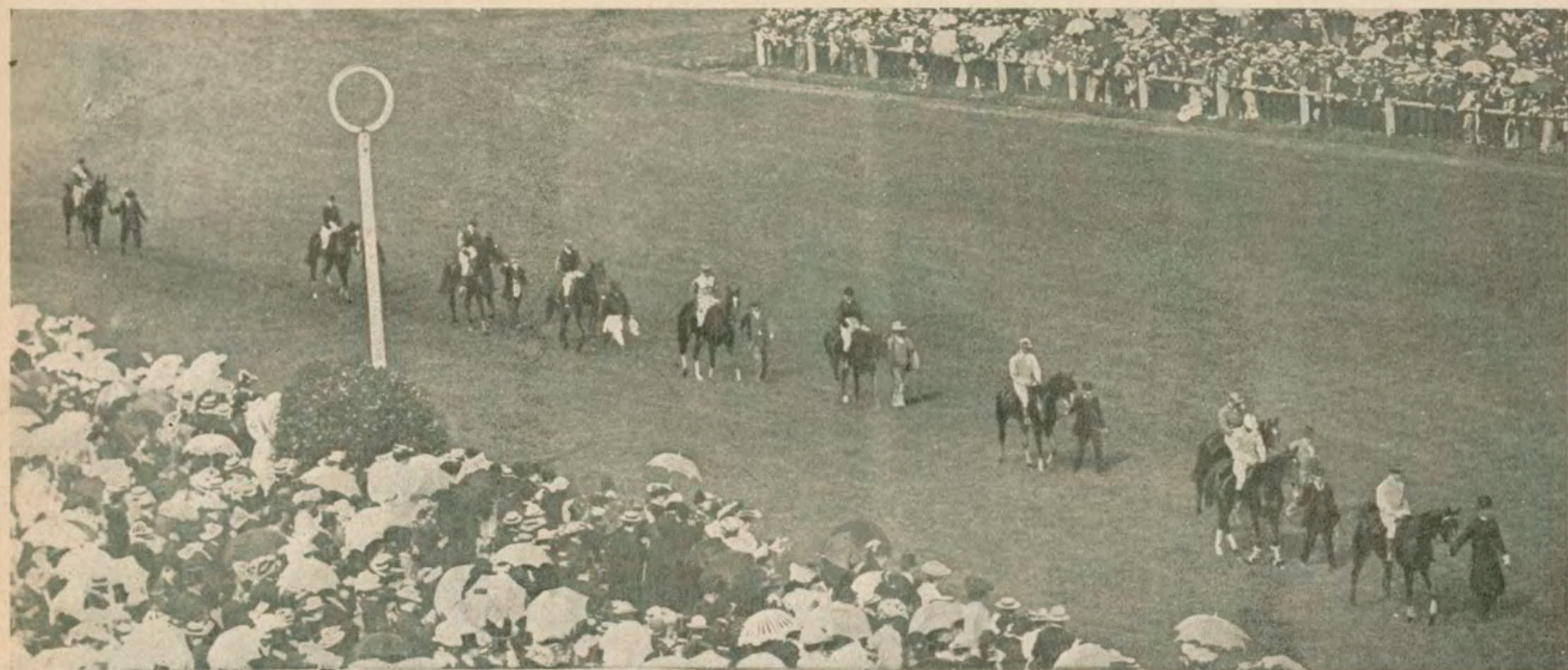
coutume au Cercle du Bois de Boulogne que les Challenges offerts en prix soient remis au Cercle avant le tir. A la Vie au Grand Air, au contraire, on a l'habitude de faire remettre l'objet d'art au domicile du gagnant, pour lui éviter l'embarras du transport. N'ayant pas la Coupe sous les yeux, MM. les membres du Cercle, qui sont tous d'excellents amateurs, — ce qui ne les empêche pas d'empocher après chaque poule un nombre respectable de louis — hésitaient à tirer. Il a fallu que notre rédacteur présent au tir les rassurât et leur donnât l'assurance que, lorsque la Vie au Grand Air offre une Coupe, elle n'a pas coutume de la remplacer par un lapin. Ce n'est que sur ses assurances réitérées que les concurrents se décidèrent à prendre place sur le pas du tir. Toujours drôle. M. V.



Le baron de Dorlodot, gagnant de la Coupe de la Vie au Grand Air.

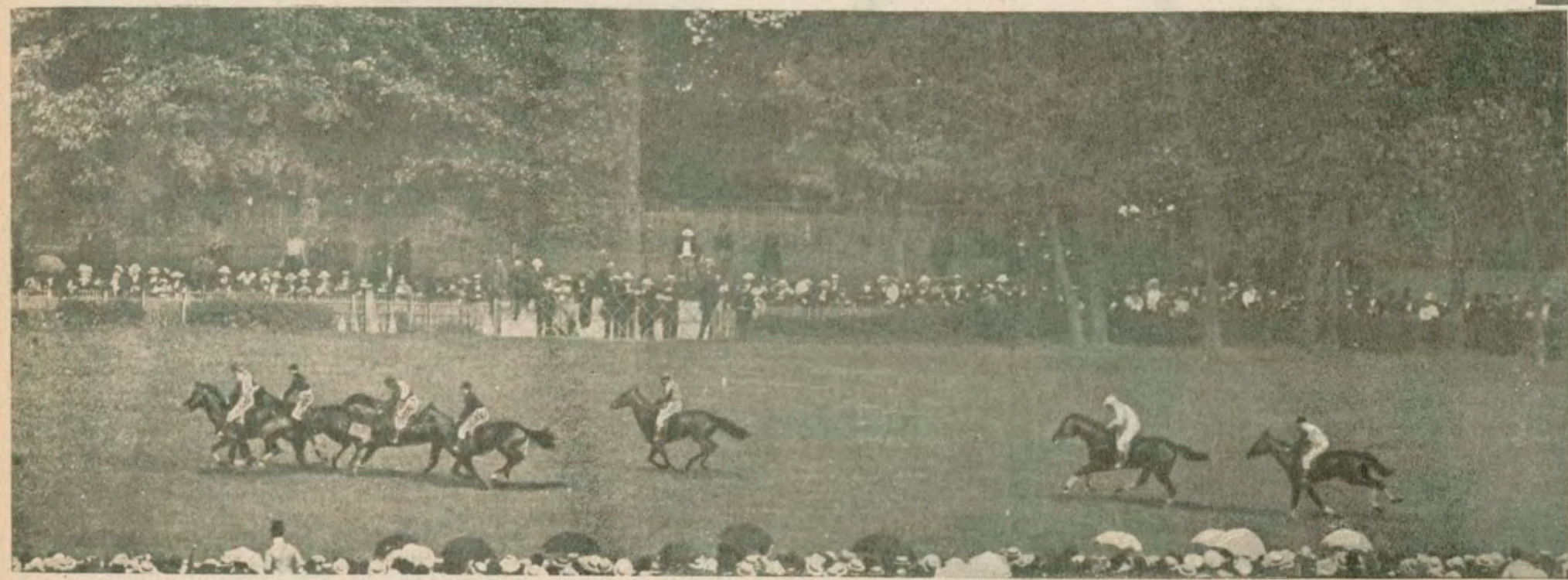


Le baron de Montpellier de Védérin, 2^e de la Coupe de la Vie au Grand Air.



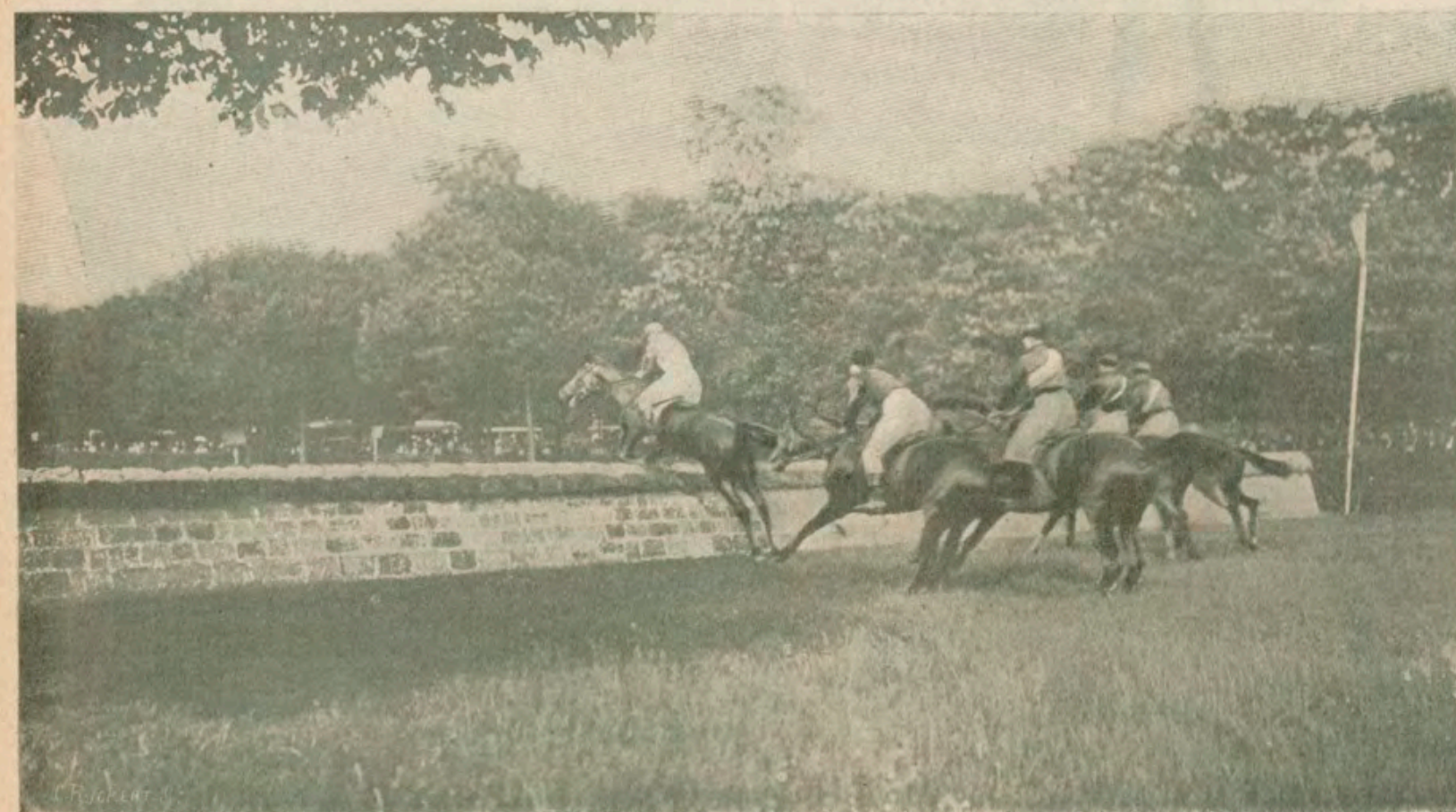
Veinard, le vain- Killarney, tombée Leinster, à son L. Ducuron, au 1^{er} Clerval, au 2^e Le Père Simon, Benihassam, à M. Van, à M. Haphazard, conduit queur. au mur. S.A. le kour Sa- à M. Cole, de Cler-Ton- à M. Berad, ar- Gardner, arrivé par son propre L'écurie Ch. Liénart. hib, dérobé. arrivé 4^e. nerre, tombé. rêté au brook. 5^e mauv. état. Ed. Arch- deacon. Lord Sel'ga.

Le défilé des concurrents du Grand Steeple. (Photographie prise du haut des tribunes.)



Vaillant III, St-Martin. Killarney. Clerval. Benihassam. Le Père Simon. Caporal.

Le passage des concurrents avant le saut du mur. (Photographie prise du haut des Tribunes.)



(Cliché J. Beau.)

Vaillant III. Clerval. Saint-Martin. Killarney. Veinard.

Le saut du mur en pierres (Photographie prise de la Pelouse.)



Saint-Martin. Père Simon. Caporal. Record Reign II. Vaillant III. Killarney. Van. Haphazard. Leinster.

Veinard. Benihassam. Clerval. Le peloton des concurrents après le départ, à hauteur des tribunes du Pavillon



Van. Le Père Simon.

Killarney

Benihassam.

Saint-Martin

Caporal. Veinard.

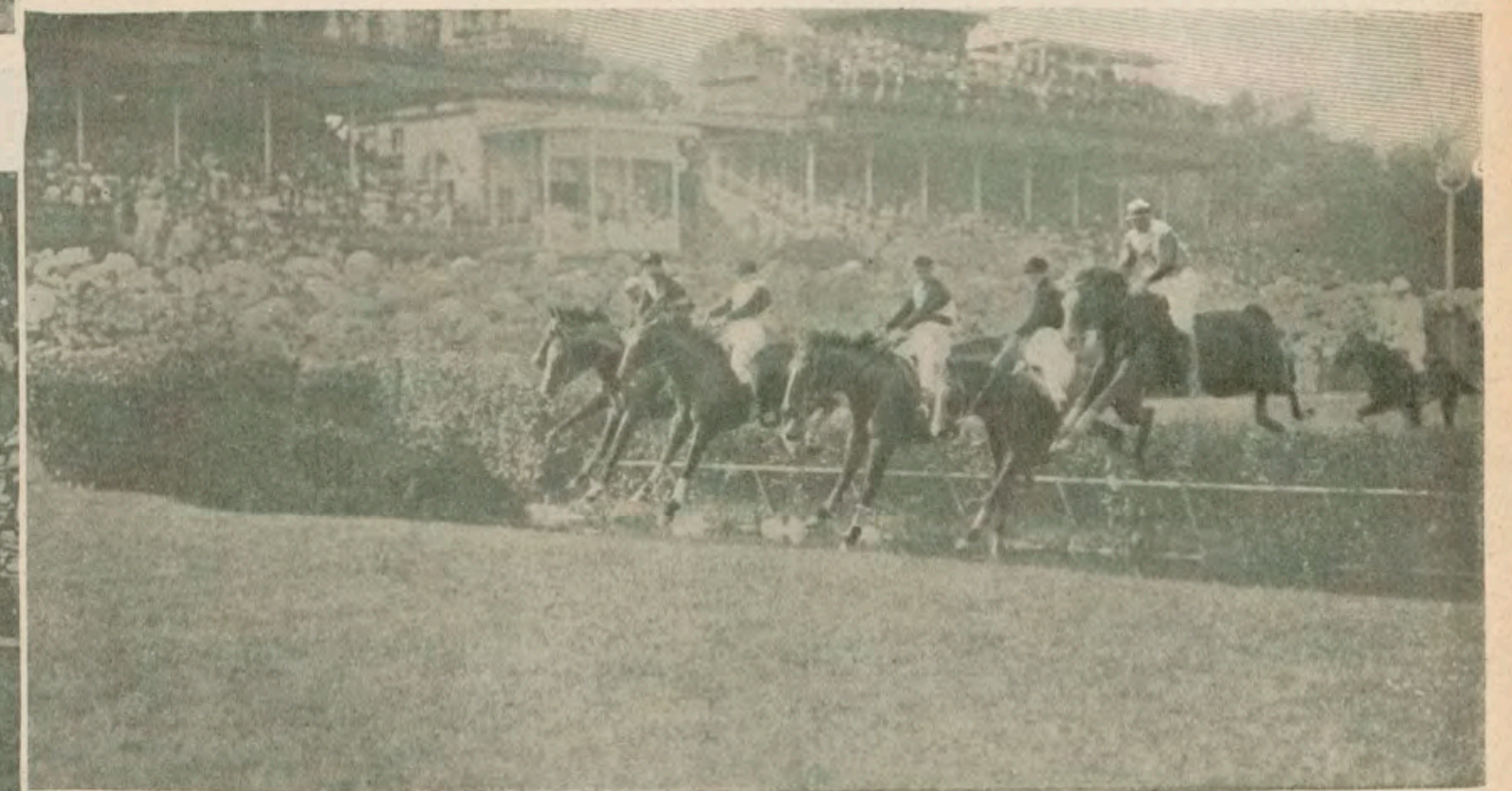
Clerval. Vaillant III.

Le premier saut de la rivière des Tribunes. (Photographie prise du haut des Tribunes.)



Veinard. Benihassam. Vaillant III.

Le saut de la Rivière du Huit. (Photographie prise de la Pelouse.)



(Cliché Cordonnier.)

Benihassam. St-Martin. Caporal. Veinard. Clerval. Vaillant III. Le Père Simon.

Le saut de la rivière des Tribunes. (Photographie prise de la Pelouse.)



La rentrée du vainqueur

Veinard, par Médaille d'Or et Vice-Reine, propriétaire: M. Ch. Liénart; éleveur: M. Ducuron; entraîneur: Ch. Carter; jockey: H. Holt.

Après la victoire

Henri Holt, qui a brillamment et énergiquement monté Veinard, et son père, A. Holt, l'entraîneur de M. G. Ledat.

LE GRAND STEEPLE-CHASE DE PARIS. — 120.000 FRANCS ET UN OBJET D'ART DE 10.000 FRANCS. — 6.500 MÈTRES ENVIRON.

La journée du Grand Steeple a été un beau succès pour la Société des Steeple-chases de France. La grande épreuve internationale, dans laquelle se sont présentés douze chevaux, a un peu perdu de son intérêt par les chutes ou dérobades de sept des concurrents, dont les trois étrangers, deux anglais et un indien. Vaillant III, le grand favori, n'a pu tenir la distance, à 5.000 mètres, il était irrémédiablement battu. Le vainqueur a été Veinard, 5 ans, par Médaille d'Or et Vice-Reine, appartenant à M. Ch. Liénart, entraîné par Ch. Carter, et monté par le jeune H. Holt. C'est la première fois que M. Liénart enlève ce beau prix; son écurie avait déjà gagné les principales épreuves d'Auteuil; c'est une juste récompense pour ce sympathique propriétaire qui a déjà tant fait de sacrifices pour le steeple-chasing et rendu de réels et signalés services à l'élevage français. Quant au jeune Holt, c'est un énergique et très sérieux jockey, et Ch. Carter est certainement un des meilleurs, sinon le meilleur des entraîneurs d'obstacles.

Une Journée DE Scolaires

Jeudi dernier sera marqué d'une croix blanche par les scolaires qui ont eu le choix entre les deux intéressantes réunions sportives qui leur étaient consacrées. L'une d'elles était une heureuse innovation. Le succès qui l'a accueillie est de bon augure pour l'an prochain.



ON se plaignait souvent dans le public scolaire que les lycées et collèges ne puissent pas participer à un challenge analogue au prix Blanchet. Grâce à un intelligent et actif universitaire, M. Duvignau de Lanneau, cette lacune regrettable est désormais comblée. Le 28 mai, six associations scolaires se sont mises en ligne nous donnant le spectacle de luttes émouvantes. Qui disait donc que les « potaches » dédaignaient la course à pied ? Offrez-leur des épreuves intéressantes et voyez le résultat.



Tuillier. Rouquaud. Alphand. Bergerot. Peloux. Leblanc. Theuriot
L'équipe du Lycée Janson-de-Sailly, gagnante du Challenge Duvignau de Lanneau.

Janson et Duvignau se tenaient de près, 7 et 8 points, Dorizon, de Duvignau, prenant la première place. Fort belle arrivée entre le vainqueur, Bergerot, de Janson et Lasore, de Chaptal, finissant à une demi-poitrine l'un de l'autre.

Alphand, de Janson, est venu dans un rush magnifique ravir la première place de 1.500 mètres à Chartier, de Chaptal. C'est cette dernière équipe qui s'est classée première, son deuxième homme, Séraphin, finissant quatrième. Chaptal, 6 points; Janson, 8 points.

Courtillier, de Chaptal, a affirmé ses qualités de sauteur dans le 110 mètres haies. Son coéquipier Lasne, le brillant trois-quarts de football rugby, n'a malheureusement terminé que sixième, permettant à Janson d'égaliser avec 7 points.

Enfin, dans le 400 mètres, Séraphin, de Chaptal, mieux sur sa distance, a pris sa revanche de 1.500 mètres. Charlier, de Chaptal, était cinquième. Au total : 6 points. Janson en marquait 7 et Duvignau 8.

Voici les résultats détaillés :

Classement général : 1. Janson, 7, 8, 7, 7 : 29. — Chaptal, 13, 6, 7, 6 : 32. — 3. Duvignau de Lanneau, 8, 8, 11, 13 : 40. — 4. J.-B. Say, 17, 10,



Dorizon gagne le 100 mètres devant Bergerot et Lasne.



Séraphin gagne le 400 mètres devant Dufayet et Petaux.

Comme dans le prix Blanchet, les épreuves étaient au nombre de quatre : 100, 400, 1.500 mètres plat, 110 mètres haies, à courir par équipes de deux hommes au lieu de trois. Seul, Carnot déclarait forfait. Les six équipes étaient celles de l'Association athlétique du lycée Janson, de l'Association athlétique du collège Chaptal, de l'Association Sportive de Duvignau de Lanneau, de l'Association Sportive de Jean-Baptiste-Say, de la Société d'exercices physiques de Condorcet, et de l'Anglo-Saxon School. Elles ont fini dans cet ordre, les trois premières équipes terminant avec 29, 31 et 40 points.

Chaptal a pu s'intercaler entre Janson et Duvignau, les favoris du challenge. Il est d'autant plus méritant qu'il n'avait pu présenter que quatre concurrents pour les quatre courses.

A la décharge de Duvignau, il faut dire qu'il a été désavantagé par la mauvaise performance de Léautey de qui on pouvait attendre beaucoup mieux dans le 1500 mètres et par l'énervement dans le 110 mètres haies, de Morlent qui, coupant à deux reprises ses concurrents, se fit déclasser au profit des concurrents lésés.

Dans le 100 mètres,

11, 9 : 47. — 5. Condorcet, 19, 17, 23, 24 : 83. — 6. Anglo-Saxon School, 26, 23, 17, 19 : 85.

Au résumé, excellente impression qui fait bien augurer du Championnat interscolaire et des grandes réunions en perspective.

Ce même jeudi, les championnats interscolaires de vélocipédie étaient disputés sous le patronage de l'U. V. F. et de l'U. S. F. S. A., au vélodrome du Parc des Princes, par les soins du Sporting Club Universitaire de France, qui avait remarquablement organisé la réunion.

Double succès pour Bousquet, de Chaptal, qui a remporté successivement le championnat de vitesse (1 kil.) et le championnat de fond (30 kil.) Dans la première épreuve, il a difficilement battu Larcher, de Condorcet, second à 10 centimètres, et Peltier, de l'Ecole commerciale, troisième à 2 longueurs. Son succès a été beaucoup plus net dans l'épreuve de fond avec entraîneurs où il a pris le meilleur dès le commencement pour battre Peltier de deux tours.

Bravo pour nos scolaires !

F. Fos.



Le Challenge interscolaire du kilomètre : Bousquet bat Larcher de 10 centimètres.



Bousquet, gagnant des Challenges interscolaires du kilomètre et des 30 kil.

Le Derby

(Lettre de notre correspondant de Londres.)

Epsom, 27 mai.

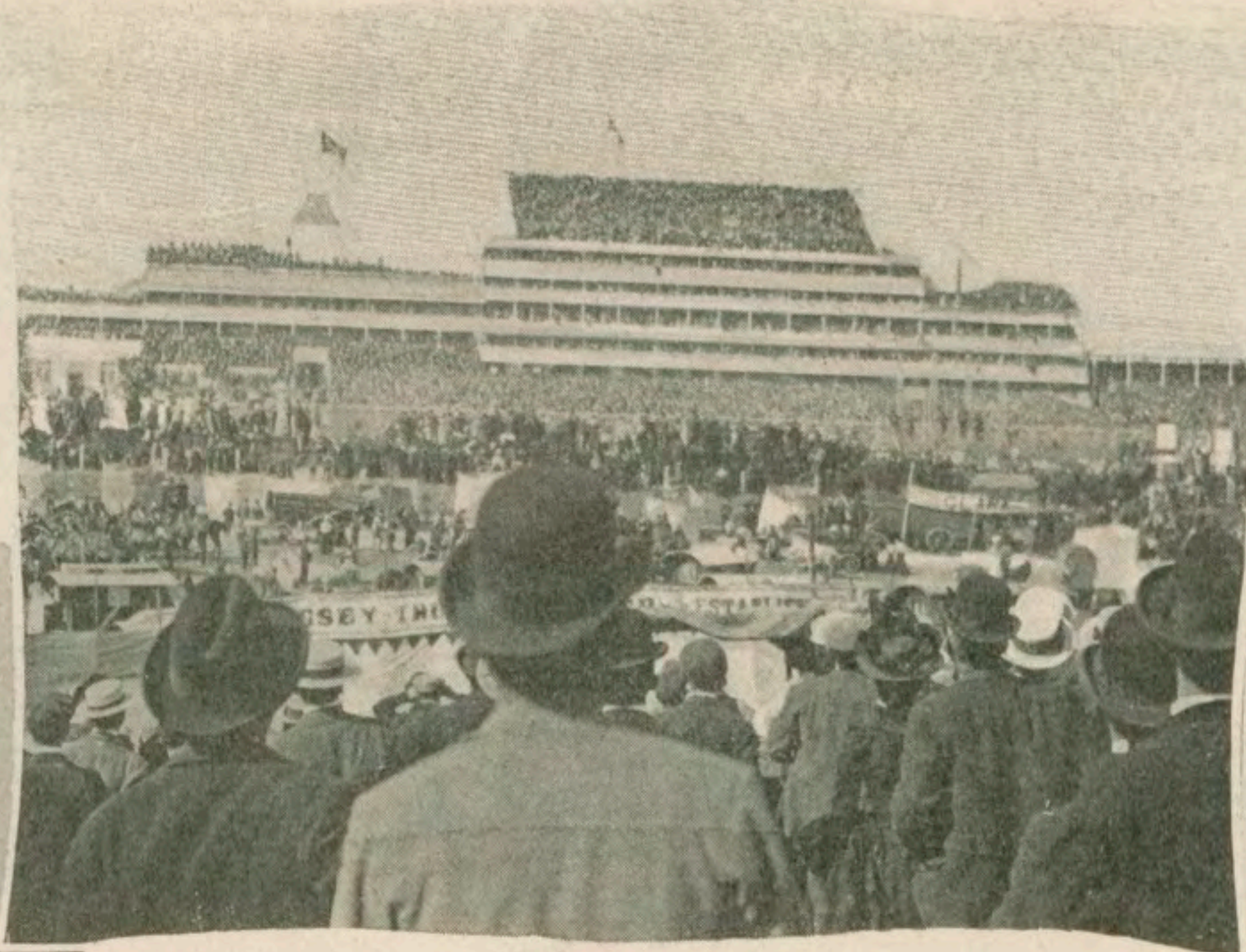
De l'avis unanime, la piste d'Epsom, n'avait depuis longtemps présenté une telle animation. Sans parler de la



(Cliché Clarence Hailey).

D. Maher, jockey de Rock Sand.

tale, offre un attrait exceptionnel pour les Londonniens qui peuvent s'y rendre non seulement par les moyens de transports habituels, mais dont toute une catégorie préfère recourir à un moyen de locomotion plus modeste. Aussi, la route de Londres à Epsom par Surbiton et les bords de la Tamise voit-elle passer une longue file de véhicules traînés soit par des poneys, soit par des ânes. Les occupants de ces modestes attelages sont «Arry» et «Arriett» exerçant la profession de marchands de quatre saisons qui s'octroyent dans l'année un seul jour de congé, celui où doit être couru le Derby d'Epsom. Arriett trône dans la cariole avec son costume de velours obligatoire et son fameux chapeau à plumes qu'elle porte même en débitant sa marchandise. La corporation des Arry et Arriett possède une influence politique qu'elle ne manque pas d'exercer en temps d'élections. Elle a voulu dernièrement comme la corporation des Stockbrokers avoir sa course à pied, avec cette petite différence que les coureurs devaient traîner leur voiture à bras. Ils ont fait du 11 milles à l'heure, Arry et Arriett ont parfois l'humeur joviale et moqueuse. Ils avaient sans doute par dérision à l'égard du Stock-Exchange imposé une autre condition aux coureurs, celle de porter un chapeau de soie à 18reflets, le choix du reste de leur costume était laissé à leur entière discrétion. On sait que le Stockbroker pour être regardé comme un homme sérieux ne saurait se montrer sans son 18reflets, et les mauvaises langues prétendent que le matin en se réveillant, il le place sur sa tête avant même de descendre du lit. Laissons Arry et Arriette à la joie d'une journée au grand air, ils ne tarderont pas à être très bruyants, la chaleur et la poussière de la route les a certainement altérés et ils célébreront, avec une égale ardeur, le succès du vainqueur sans distinction de nationalité car ils ont l'âme très cosmopolite. Epsom n'est qu'un petit village situé au milieu d'une immense plaine dénudée, dont la monotonie est coupée par divers oasis formés par des propriétés appartenant aux mem-



(Cliché Tillet).

Les Tribunes vues de la pelouse le jour du Derby.

LA reine Victoria avait peu de goût pour les réunions sportives, elle évitait de se montrer en public, et les dispositions minutieuses qu'elle prescrivait autour d'elle avait modifié entièrement le caractère populaire de ces courses. Epsom, par sa proximité de la capi-

bres de l'aristocratie, comme lord Rosebery. Pendant la semaine des courses, la plaine se transforme en une vaste tente circulaire capable d'abriter des milliers de spectateurs. A propos de lord Rosebery, on raconte que mardi dernier, accompagné de lord Durham, il franchissait le seuil du pesage par une



(Cliché Maul et Fox).

Sir J.P. Miller, propriétaire de Rock Sand.

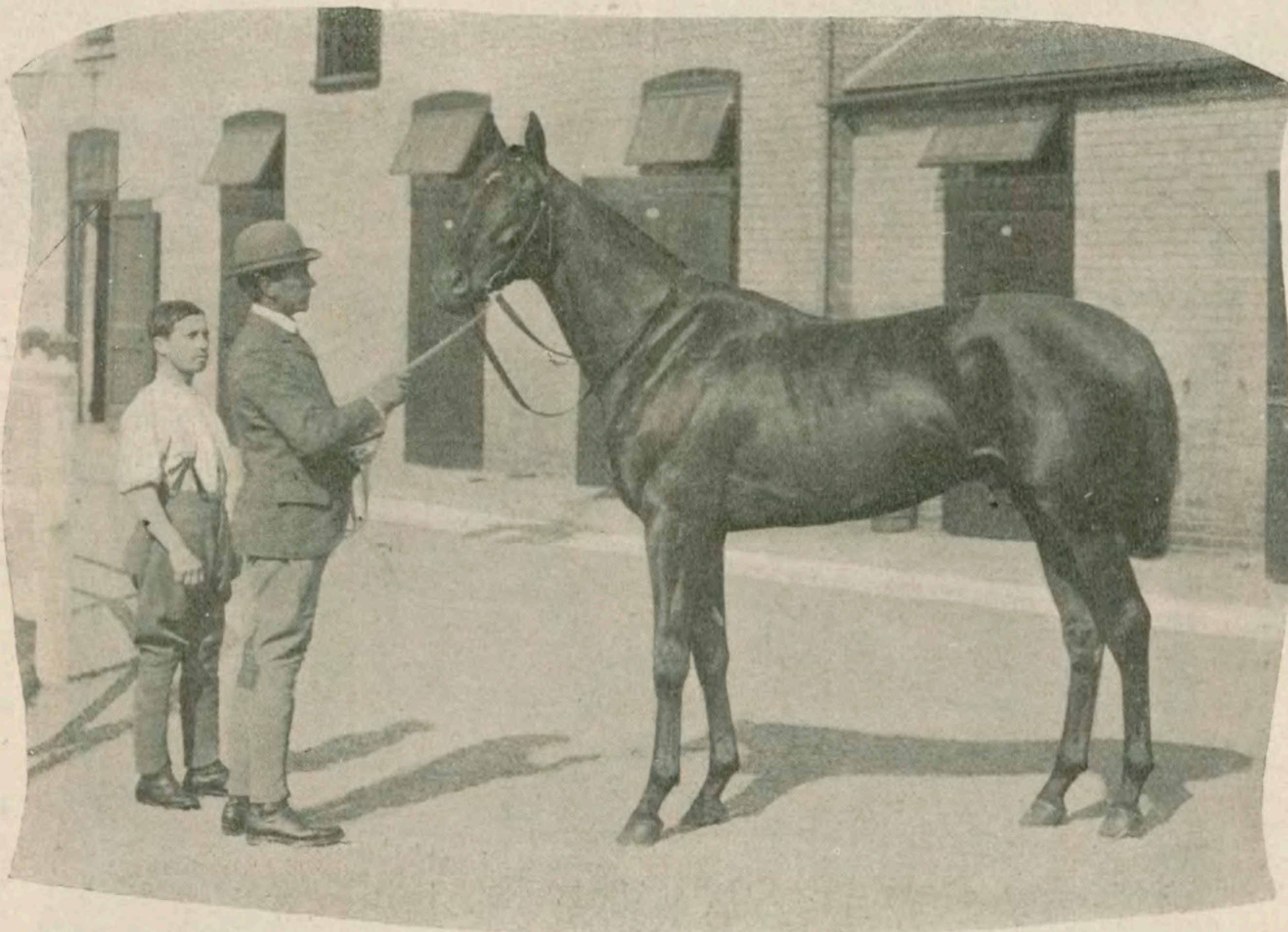
entrée spéciale, lorsqu'il fut brusquement arrêté par un des commissaires qui ne les avait pas reconnus. L'ancien premier ministre dut décliner son nom pour obtenir la faveur de pénétrer dans cette partie de ses domaines.

La présence du roi, de la reine, du prince et de la princesse de Galles devaient forcément donner de l'éclat à cette réunion qui offrait également un autre motif de curiosité, c'était la présence de Vinicius. On peut dire que rarement un cheval n'a été soumis à un examen plus attentif que le représentant de l'écurie Blanc. Les connaisseurs expliquent difficilement sa défaite de Chantilly. Ils en rendent responsable le jockey. Quoiqu'il en soit, Vinicius est sorti de l'épreuve à son avantage.

On admire beaucoup sa haute taille, ses jambes un peu massives et repliées sous lui donnent le sentiment qu'il possède des moyens d'actions d'une puissance exceptionnelle. Il est regardé comme un redoutable concurrent pour Rock Sand,

dont le succès certain a été vivement disputé. Peu de temps avant l'épreuve du Derby Stakes, le roi se dirige vers Mead qui doit porter ses couleurs. Il le voit seller, l'examine avec attention et se retire après avoir vu son jockey Jones monter en selle. Le lot des chevaux engagés dans le Derby ne comprend que huit poulains dont plusieurs sont de qualité très inférieure. Mead était désigné pour la seconde place avant l'arrivée de Vinicius. Au départ, Rock-Sand prit la tête, suivi par Mead, puis par Vinicius dont Thompson semblait vouloir conserver toutes les forces pour la ligne droite. Au tournant de Tottenham, Rock Sand se détache complètement serré de très près cette fois par Vinicius qui se développe avec une remarquable vigueur. Chacune de ses foulées le rapproche de Rock Sand qui néanmoins le bat de deux longueurs. Thompson ne semble pas, d'après l'opinion générale, avoir tiré tout le parti possible du poulain dont il avait la charge.

CH. LAROCHE.



(Cliché Clarence Hailey).

Rock Sand par Sainfoin et Roquebrune, gagnant du Derby d'Epsom, tenu en main par son entraîneur Blackwell.



Le retour d'Epsom, à Ashted Hill.

La Journée du Challenge du Mille

Il semble que la Société Athlétique de Montrouge se fasse une spécialité des courses de fond. Le jour de l'Ascension, elle a gagné de justesse le Challenge du Mille, battant encore une fois le Racing Club de France, comme elle l'avait fait dans le Cross National. C'est une heureuse série.

ENFIN il a fait beau, réellement beau, pour l'Ascension, et l'attrait d'une après-midi ensoleillée sous les ombrages | attrayant spectacle. Cette affluence était due à la création d'une deuxième



Le Challenge du Mille (Course interclub de 1609 mètres, par équipes de trois coureurs par société).
Le départ.

4 Filliatre, 7 Salomez). Pouillot, de l'Amical Club Amateur, n'est pas un inconnu pour ceux qui suivent les interclubs de ce commencement de saison. Toujours favorisé par le handicap, il gagnait deux 1.500 mètres en se jouant, au Vésinet et à la Croix-Catelan. Je crois que l'Amical Club Amateur possède en lui un coureur de grande classe.

Cette année, l'épreuve classique réunissait 12 équipes, soit 36 hommes, dont les maillots multicolores formaient dans la verdure le plus



Le Challenge du Mille.

A la cloche, 500 mètres avant l'arrivée. Ragueneau et de Fleurac mènent le train.

séculaires de la Croix-Catelan aurait à lui seul justifié la venue d'un très nombreux public qu'attendait un programme de choix.

Les amateurs de sport pédestre, de plus en plus nombreux, se passionneront toujours à l'annonce d'une rencontre entre ces éternels rivaux, le Racing Club de France et la Société Athlétique de Montrouge; cette fois encore leur attente n'a pas été trompée.

Comme il était à prévoir, la lutte a été superbe entre les deux équipes. Elles semblaient très près l'une de l'autre sur le papier, mais on pouvait ignorer les grands progrès faits par Bonne qui a pris la quatrième place dans un excellent style et le superbe effort d'Avé qui, en se classant septième, a assuré la victoire du maillot rouge et blanc. Par exemple, l'empoignade entre de Fleurac et Ragueneau ne s'est pas produite comme on l'attendait. A la cloche, l'élégant champion du R.C.F. laissait prendre la tête au petit Montrougien, mais il le surveillait de près, le dépassait quand il voulait, aux 400 mètres, et se débarrassait du vainqueur du Cross National à l'entrée de la ligne droite. Mais alors, ce dernier avait à résister à l'attaque passionnée, irrésistible de Pouillot, un coureur qui, s'étant tenu de bout en bout dans le peloton de tête, réglait Avé dans le sous-bois, aux 300 mètres, venait à sa hauteur à l'entrée de la ligne droite et avait raison de lui dans les 50 derniers mètres pour le battre de 1 m. 50 sans toutefois inquiéter de Fleurac. Grâce à son homogénéité la S.A.M. gagnait par 11 points (2 Ragueneau, 3 Bonne, 6 Avé) à 12 (1 de Fleurac,



Le nouveau Challenge du 200 mètres haies.

Le Challenge du Mille.
L'arrivée: 1^{er}, de Fleurac; 2^e, Pouillot; 3^e, Ragueneau.

série gagnée par l'Association Sportive de la Seine.

Le Racing Club de France a eu une légère fiche de consolation en gagnant le nouveau challenge de 200 mètres haies, qui se courait par équipes de deux hommes. Ses représentants, Klingelhoef et le revenant Tauzin ont gagné ce qu'ils ont voulu.

Il nous faut féliciter, en terminant, ce qui est toujours agréable, les handicapés de la judicieuse échelle de poids qu'ils avaient établie. Dans les courses, aussi bien que dans les concours athlétiques, il y a eu des luttes acharnées, qui ont paru vivement intéresser la foule qui se pressait le long des balustrades.

Klingelhoef gagne facilement.



Bonne 3^e | Avé 6^e | Ragueneau 2^e

L'équipe de la S.A.M. gagnante du Challenge du Mille.

Cette fête sportive s'est terminée par la distribution traditionnelle des récompenses où la Société Athlétique de Montrouge s'est taillé un nouveau succès auprès de ses nombreux amis. Il lui fallait, en effet, douce préoccupation, emporter le *Rêve de Gloire*, objet d'art plutôt volumineux du Challenge du Mille qui nécessita un premier fiacre. Mais il en vint deux, car on devait prendre également au Racing Club un autre beau trophée, le *Gladiateur mourant*, offert par la comtesse de Montgomery pour le Cross National. Il reste maints beaux objets d'art à la Croix-Catelan, mais je gage que les racingmen vont travailler ferme pour essayer de remettre en bonne place deux des plus mémorables bronzes coutumiers de leur pittoresque Challenge.

F. Fos.

L'importance donnée à la course Paris-Madrid nous a forcé à remettre à aujourd'hui le compte-rendu de quelques événements sportifs de l'autre semaine.



La lecture du *Français* le long de la route de Villeneuve-Saint-Georges.



Le favori, Mouchot, signe au contrôle de départ.



Devant le "Réveil-Matin". Un concurrent normand qui arbore la coiffure nationale.



Les premiers... mètres des 40 kilomètres.

La Marche des Boursiers

Nos Boursiers viennent de prouver qu'ils étaient capables d'égaliser les prouesses de leurs confrères du Stock-Exchange, et cela, pour la plus grande gloire de ce monde tout spécial qui est celui qui fréquente le Péristyle.



LORSQUE le *Français* annonça son intention d'organiser une « marche des Boursiers » sur le parcours de Villeneuve-St-Georges à Fontainebleau, la jeunesse de la Bourse envoya de suite force engagements, mais beaucoup de ses membres le firent en doutant fort de pouvoir couvrir la distance ou du moins de le faire en moins de 7 ou 8 heures.

Le grand jour du départ arrivé, il y eut bien, parmi les engagés, quelques-uns qui manquèrent à l'appel, mais quarante-huit fidèles du dieu des richesses s'élancèrent à l'assaut de la côte de Montgeron au signal du starter, M. George Grippon, du *Français*.

Le spectacle de cette épreuve fut par excellence pittoresque. Sur la longue route blanche ensoleillée, le peloton des concurrents s'avance à grands pas. D'aucuns ont revêtu un costume de course à pied, tandis que d'autres, la canne à la main et la cigarette à la bouche, vont leur petit train en costume de ville complet.

Le vainqueur de la journée fut M. Louis Bouveur, précédant de quelques minutes M. Jacowski, un tout petit jeune homme sur lequel on ne fondait que peu d'espérances, et Louis Mouchot, le grand favori qui, souffrant d'une blessure au pied, n'a pu donner la mesure de ses moyens.

L'épreuve fut un succès et les Boursiers ont bien mérité du Sport.

J. MIRAL.



A la pyramide de Brunoy. — Jacowski mène le train.



Le jour de la victoire.

Le gagnant, Bouveur, après l'arrivée à Fontainebleau.



Les dernières foulées.

Bouveur à la sortie de la forêt de Fontainebleau.



Le lendemain.

Au pied des marches de la Bourse, Bouveur lit le compte rendu de sa performance.

Harry Elkes

Nous venons à peine d'adresser un suprême adieu à ce pauvre Marcel Renault, mort au champ d'honneur, qu'il nous faut aujourd'hui déplorer la fin de celui qui fut considéré comme un des rois du demi-fond, de celui qui, lors de ses séjours en France, n'avait su se faire que des amis, de Harry Elkes, le fameux champion américain.

C'est sur la piste de Boston que le malheureux Harry a trouvé la mort, en plein triomphe, victime de l'engin qu'il redoutait le plus, et qu'il ne s'était décidé à adopter comme moyen d'entraînement que bien longtemps après les autres stayers, victime de la motocyclette.

Elkes disputait une course de 20 milles avec entraîneurs; il était en tête et battait tous les records du monde lorsqu'il fut projeté violemment sur la piste, un pneumatic de sa bicyclette venant d'éclater.

La motocyclette qui entraînait Stinson, un des concurrents de cette course, ne put éviter l'infortuné coureur et vint lui briser le crâne, le tuant presque sur le coup.

Elkes qui disparaît si jeune, il n'avait que vingt-cinq ans, laisse derrière lui une carrière des plus brillantes.

Ses débuts remontent à 1893. Il participait alors, indifféremment, aux courses de vitesse, de demi-fond et de fond.

Ce n'est qu'en 1898 qu'il se spécialisa et se révéla grand coureur de demi-fond, non sans avoir auparavant étonné le monde sportif par son endurance et son énergie, en s'adjugeant brillamment la première place dans une course de six jours à Pittsburg.

Elkes, après une suite ininterrompue de triomphes, s'attaqua au record

de l'heure et se l'approprié, en couvrant 55 kil. 831. Ce record lui appartient près d'une année entière.

C'est en 1900 que le champion américain vint en France pour la première fois. On n'a pas oublié la résistance magnifique qu'il opposa à Edouard Taylor, le meilleur stayer européen de l'époque, son adversaire dans une rencontre organisée au Parc des Princes. On se souvient de la belle victoire qu'il remporta dans cette course sur notre champion en dépit des incidents de course qui l'avaient fortement handicapé.

Enfin, en cette même année 1900, nous le vîmes accomplir une performance remarquable dans le Prix du Conseil Général qui, on le sait, se dispute sur une heure. Alors que tous les autres concurrents disposaient, pour les entraîner, de tricycles derrière lesquels ils étaient parfaitement abrités, Elkes n'avait à sa disposition qu'un tandem, ce qui ne l'empêcha pas de couvrir 60 kilomètres dans l'heure, et de battre tout le lot moins Bauge, celui-ci, dans une forme splendide, se classait premier.

Après avoir confirmé sa remarquable qualité sur les pistes de Paris, de province et d'étranger, il repartit pour l'Amérique où, en 1901, il nous donna une fois de plus des preuves de son courage, en enlevant la course de six jours de Madison-Square. Enfin, il revint parmi nous en 1902, mais, jouant de malheur, guignard au suprême degré, sa saison en France fut loin d'être aussi brillante que la première.

Sans cesse victime de chutes graves, au moment même où la victoire lui semblait acquise, Elkes devait, malgré lui, abandonner toutes ses chances. Et la mort de ce pauvre Elkes sera d'autant plus regrettée qu'elle nous enlève, au milieu de ses succès, un loyal adversaire et un vaillant, sympathique à tous.

GEORGES BERG.



Harry Elkes et ses entraîneurs.
Photographie prise en 1902 au Parc des Princes lors du dernier séjour en France du fameux stayer américain.

BLOC-NOTES

L'EXPOSITION DE SAINT-LOUIS. — Nos lecteurs savent que l'année prochaine se tiendra à Saint-Louis (Etats-Unis) une Exposition Universelle, à laquelle les industries françaises prendront part en grand nombre. La partie sportive sera largement repré-

lent joueur des trois bandes et je suis convaincu que son défi à Marva et Adorjan sera jugé prétentieux.

Il est certain que si le Sanchez actuel était encore le Sanchez de l'an dernier, il n'aurait aucune chance contre les joueurs auxquels il s'attaque, mais dans une année, un homme bien doué qui a la volonté de travailler, peut faire de grands progrès, peut en quelque sorte se transformer.

Or Manuel Sanchez s'est acharné au cadre, a changé de manière et est, en ce moment, tout près de se placer parmi les professeurs de grande classe. Je ne crois pas qu'il gagne ce tournoi, mais je ne serais pas étonné de lui voir opposer une sérieuse résistance à ses adversaires. Peut-être même cette partie lui donnera-t-elle, comme à ses adversaires, une chance appréciable dans le prochain championnat de la Brunswick.

COUNT-REDDEER.

FINANCE

Au travail!

Finies, les vacances de la Pentecôte! On ne les regrettera pas ici, car elles ne furent guère agréables aux boursiers, précédant l'échéance des comptes débiteurs, fort gros cette fois. Mais abandonnons le passé et ses pertes cruelles, envisageons l'avenir pour les récupérer, mettons-nous au travail. Voici, d'ailleurs, une affaire qui se présente.

La construction de travaux d'agrandissement et de nouveaux quais nécessités par le développement du port de Rosario (République Argentine) a été concédée à MM. Hersent et fils et aux Etablissements du Creusot.

Les concessionnaires, qui ont obtenu par contre du Gouvernement argentin l'exploitation du Port et la perception directe de toutes les taxes pendant quarante années, se sont substitués une société anonyme, dite « du Port de Rosario » laquelle émet 37.500 obligations de 500 francs, remboursables en trente ans par tirages annuels à partir de 1911, rapportant 25 francs par an payables en or, et offertes au public au prix de 460 francs. Le placement, qui est entouré de sérieuses garanties, ressort donc à 5.21 o/o net, sans tenir compte de la prime de remboursement.

La souscription sera ouverte les mardi 9 et mercredi 10 juin courant au siège de la Société du Port de Rosario, 56, rue de Londres, chez MM. Bénard et Jarislowsky, 19, rue Scribe, au Crédit Mobilier Français, 3, rue Saint-Georges et au Crédit Foncier et Agricole d'Algérie, 4, rue Mogador.

A ajouter que l'admission des obligations à la Cote officielle de la Bourse de Paris sera demandée aussitôt après l'émission.

C. LEVRAI.

LE BULLETIN DE MICHELIN

Vous avez roulé dégonflé

LE GRAND MOT. — AUTOMOBILE ET TOURNÉBROCHE. — JE SUIS DÉGONFLÉ. — RÉPARATION SOMMAIRE. — CHEZ LE MÉCANICIEN.

« Là! voilà encore le grand mot lâché. Vous avez roulé dégonflé! Voilà le mot que vous avez toujours à la bouche, comme le coup de grâce d'une enveloppe ou d'une chambre à air que vous ne voulez pas réparer! »

Dans un précédent article nous avons ici même, expliqué très nettement quelle était notre politique en matière de réparations. Nous n'y revenons pas, mais nous tenons à examiner de plus près aujourd'hui la valeur de l'anathème que nous lançons certains chauffeurs, quand nous leur reprochons d'avoir ainsi provoqué la perte de leurs pneus.

Oui, chers lecteurs, c'est un mot qu'en effet nous prononçons souvent, trop souvent, hélas! à notre gré, et pour notre part, nous désirerions vivement qu'un chauffeur ingénieux découvrit un appareil susceptible de vous prévenir à temps que votre pneu se dégonfle pour une cause quelconque, comme votre cuisinière est prévenue par la sonnerie de votre tournebroche que ce dernier a besoin d'être remonté et que votre rôti va brûler.

Car, le fait d'avoir roulé dégonflé est de nature à avoir pour vous des conséquences désastreuses, pécuniairement parlant au moins. Examinons-les :

Vous roulez à une vitesse plus ou moins grande; tout à coup, un choc violent de votre roue contre un objet dur, ou un roulement sourd, attire votre attention et vous réveille presque en sursaut de la torpeur béate dans laquelle vous plongiez la joie de la vitesse. Vous arrêtez presque subitement et vous constatez que l'une de vos jantes touche le sol; le choc que vous avez entendu est celui de votre jante, qui viens de sonner contre un caillou, votre pneu étant complètement aplati.

Mais, chauffeur prévoyant, vous avez à votre disposition une chambre à air de rechange.

Vous réparez le mieux possible votre enveloppe avec un emplâtre selon nos prescriptions; vous remontez votre pneu avec la chambre de rechange, tout en consolidant votre réparation à l'aide d'un manchon-guêpe. Vous vous rendez ainsi le plus rapidement possible chez le mécanicien stockiste de Michelin le plus rapproché de vous, et dont le précieux Guide vous indique l'adresse.

Préalablement vous avez pris soin avec les secours du bord, de redresser aussi bien que possible votre jante pour éviter tout nouvel accident.

Avec le mécanicien, vous examinez votre jante, vérifiez les accrochages et les faites remettre en état, si vous n'avez pu le faire vous-même suffisamment bien.

Vous confiez ensuite à notre agent vos objets détériorés et prenez chez lui une enveloppe et une chambre à air neuves pour remonter votre pneu.

(A suivre.)

MICHELIN & Co.

COMMENT DEVENIR FORT

par J. DE LERNE, avec préface de GABRIEL BONVALOT.
1 volume..... 3.50

En vente dans notre Salle d'Exposition, 9, Avenue de l'Opéra (au rez-de-chaussée).



M. DUPONT, PRÉSIDENT DE LA SECTION FRANÇAISE A L'EXPOSITION DE SAINT-LOUIS

sentée et, à ce titre, la Vie au Grand Air ne pouvait faire autrement que de s'y intéresser.

Nous donnons ci-dessus la photographie de M. Dupont, président de la Section Française, dont l'activité et la compétence bien connues sont un sûr garant de succès.

Un Match à trois.

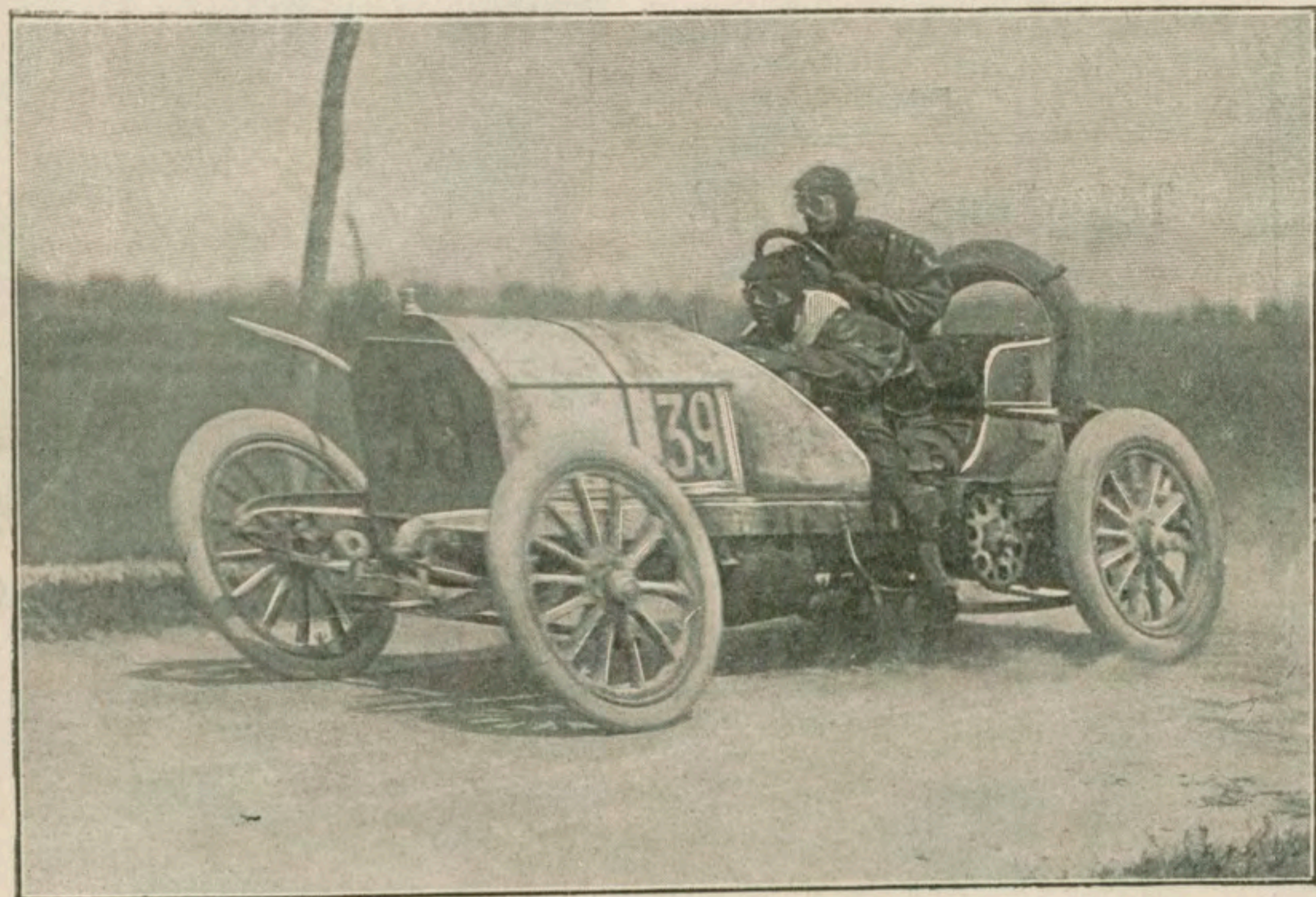
On annonce pour le 4 juin prochain au Grand Café un tournoi à trois entre les professeurs Sanchez, Marva et Adorjan. Chacun des trois jouera avec les deux autres un match en 1.500 points au cadre, match divisé en cinq séances.

Il sera très curieux de voir aux prises dans une partie de longue haleine Adorjan et Marva qui sont très près l'un de l'autre. Quant à Manuel Sanchez, je ne doute pas que ce tournoi ne le révèle comme un joueur de cadre redoutable. Jusqu'à ce jour il était simplement considéré comme un excel-

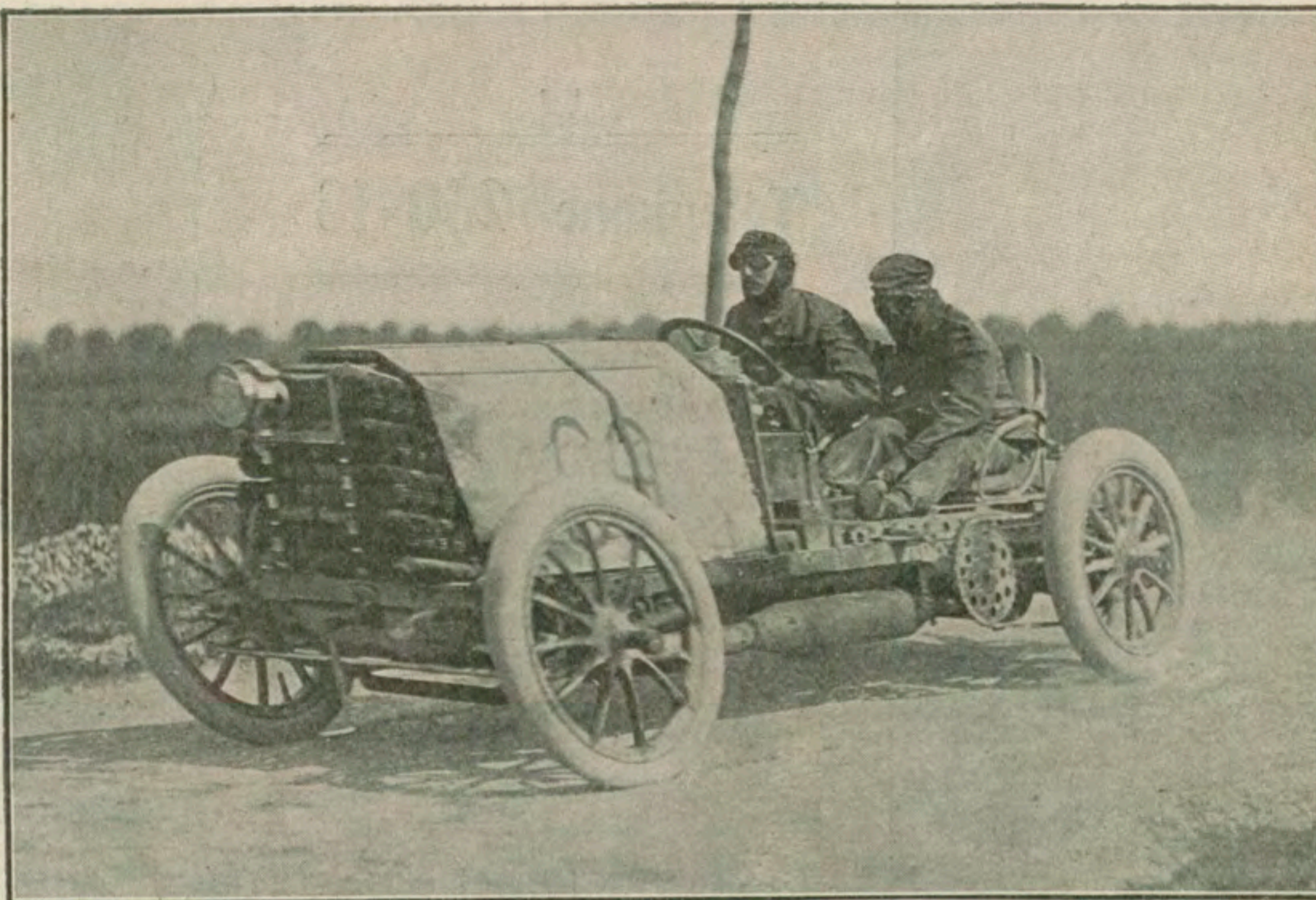
BILLARD

Les Pneus CONTINENTAL dans la Course Paris-Madrid

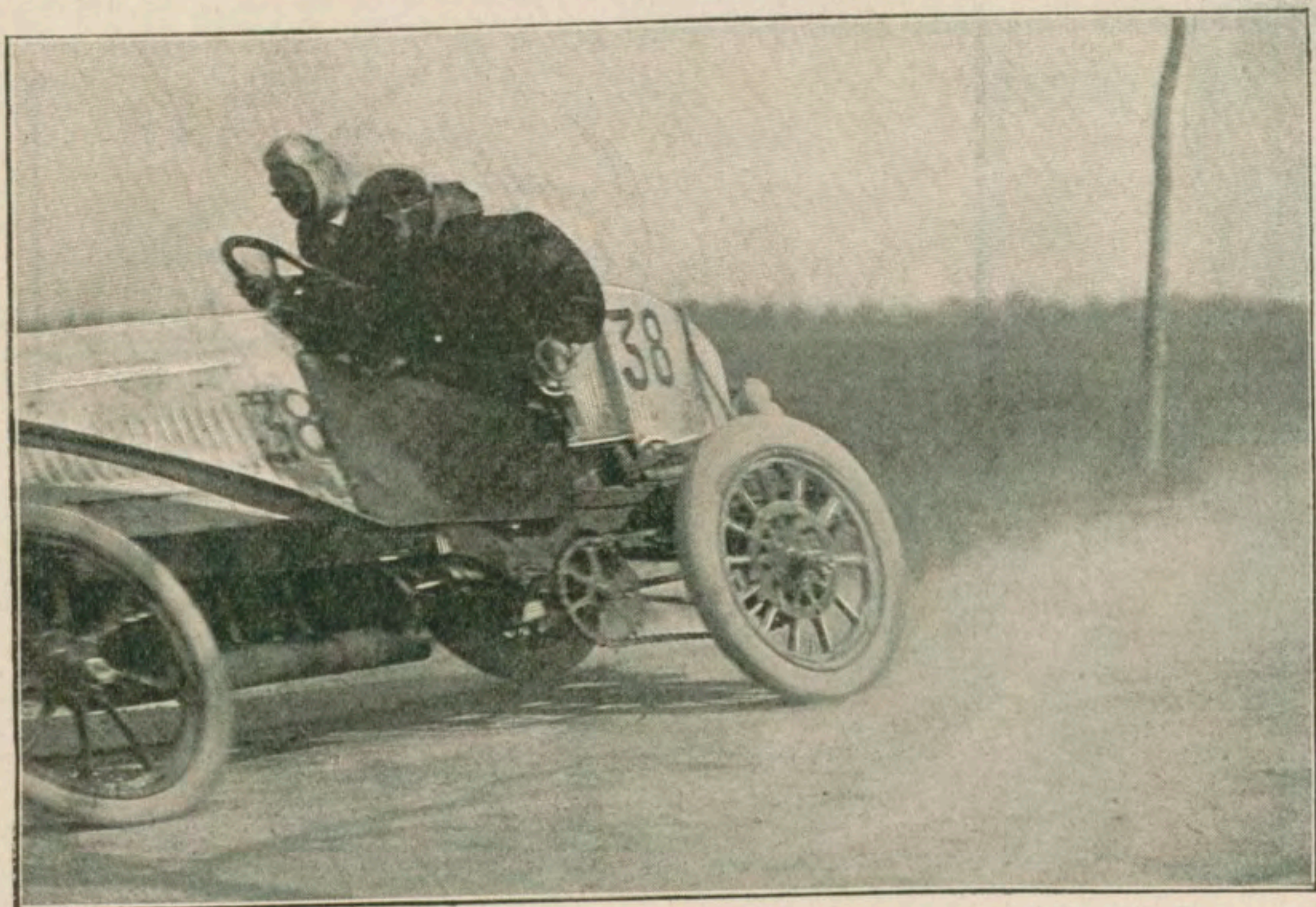
(Clichés pris sur des voitures EN MARCHÉ.)



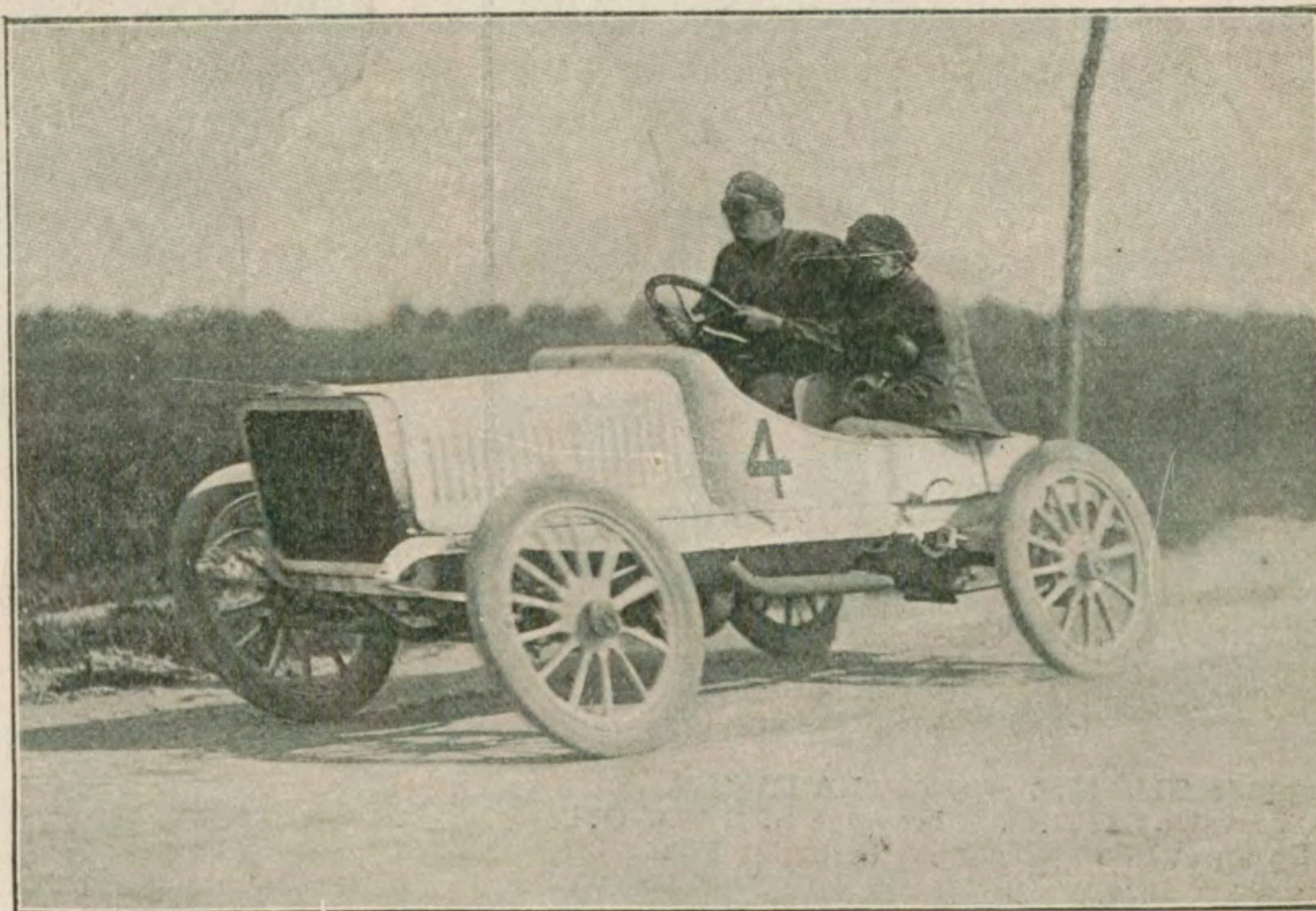
(Cliché Sigriste.)
M. KOHLER, SUR VOITURE MERCEDES, MUNIE DE GROS PNEUS **CONTINENTAL**
(photographie prise aux environs de Tours en pleine vitesse).



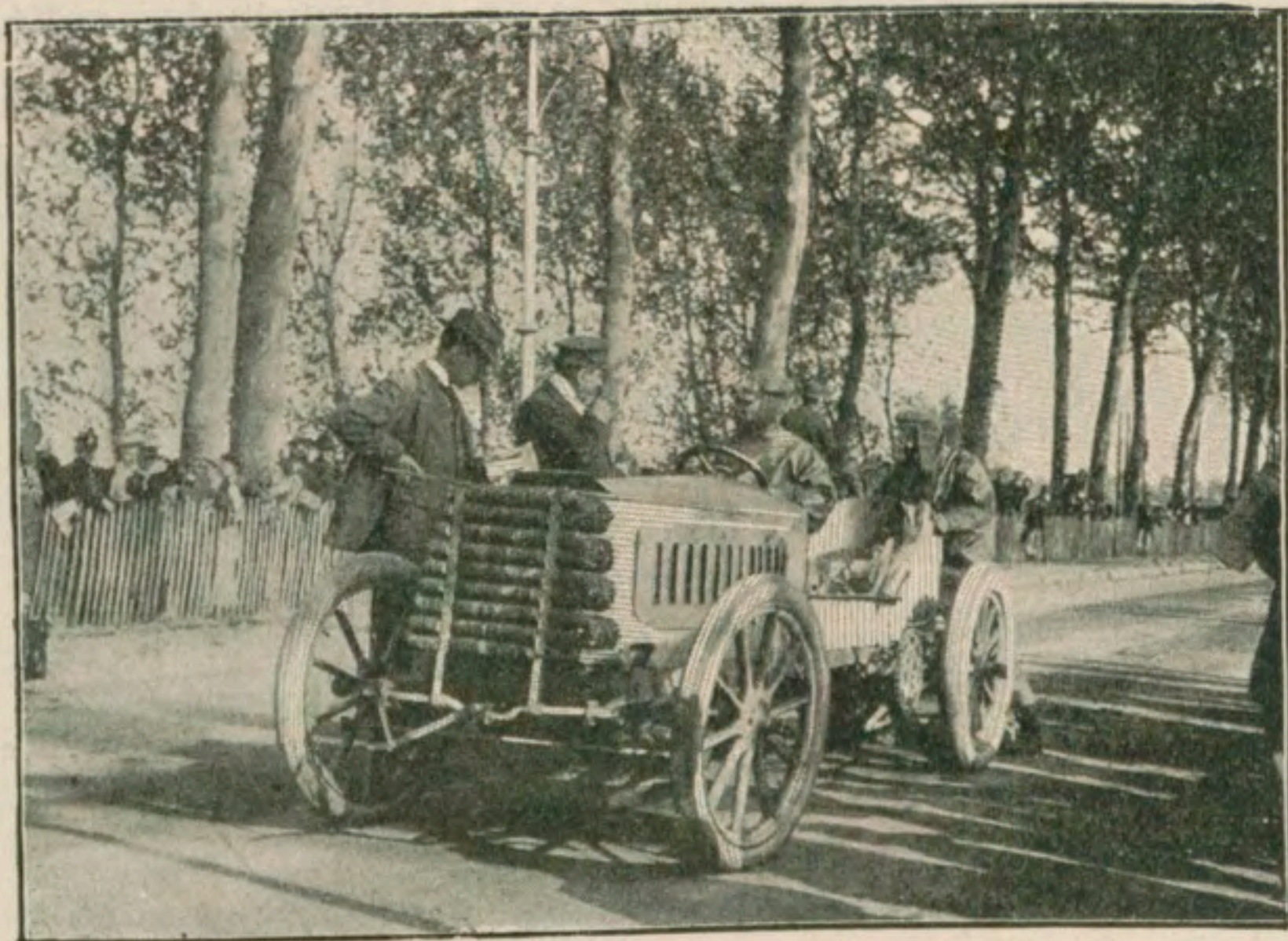
(Cliché Sigriste.)
M. ROUGIER, SUR VOITURE TURCAT MÉRY, MUNIE DE GROS PNEUS **CONTINENTAL**
(photographie prise aux environs de Tours en pleine vitesse).



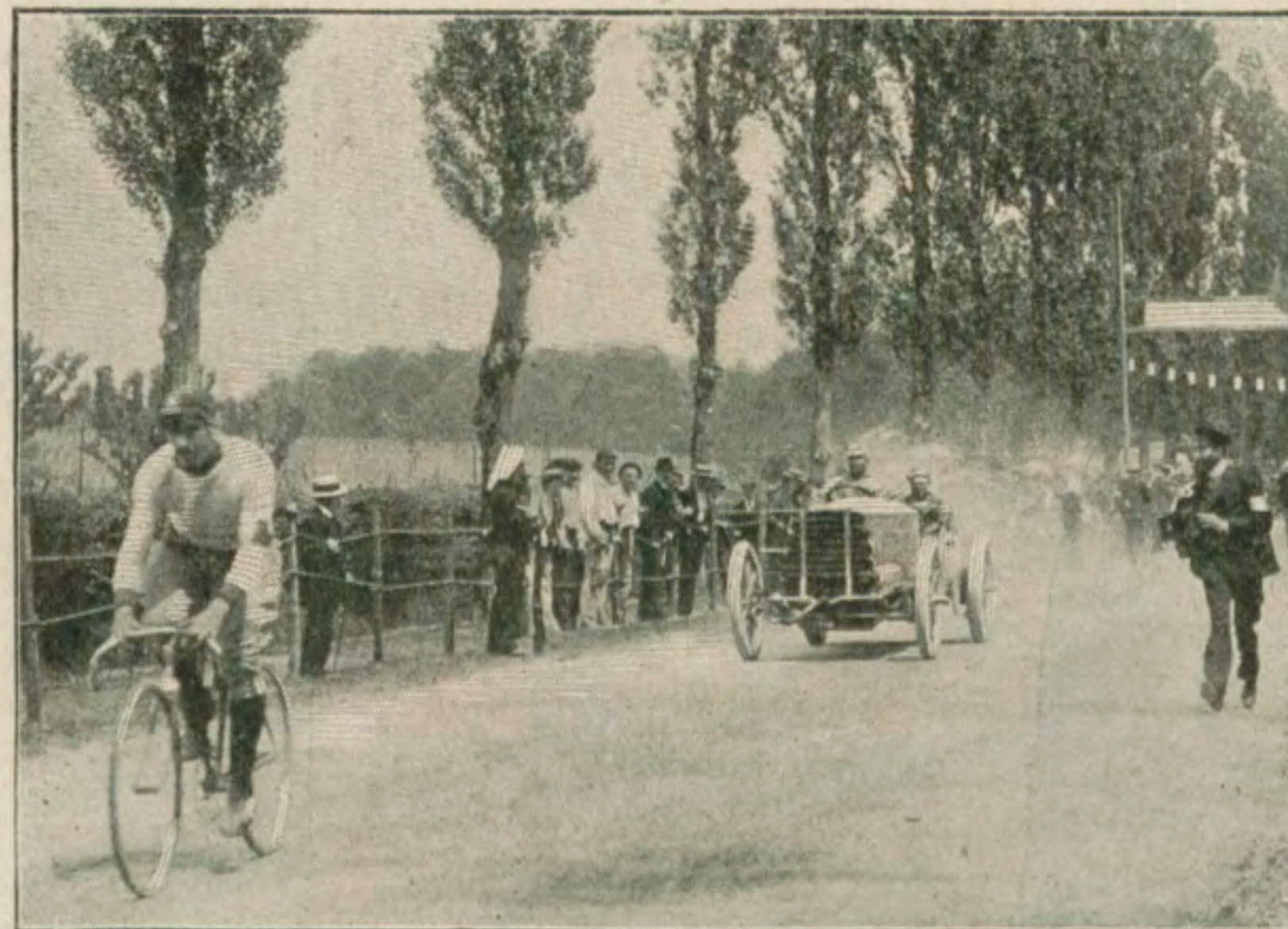
(Cliché Sigriste.)
M. MAURICE FARMAN, SUR VOITURE PANHARD-LEVASSOR, MUNIE DE GROS
PNEUS **CONTINENTAL**
(photographie prise aux environs de Tours en pleine vitesse).



(Cliché Sigriste.)
M. THÉRY, SUR VOITURE DECAUVILLE, MUNIE DE GROS PNEUS **CONTINENTAL**
(photographie prise aux environs de Tours en pleine vitesse).



M. STEAD, SUR VOITURE DE DIETRICH, MUNIE DE GROS PNEUS **CONTINENTAL**
AU CONTRÔLE DE TOURS.



M. JARROTT, SUR VOITURE DE DIETRICH, MUNIE DE GROS PNEUS **CONTINENTAL**
A L'ARRIVÉE A BORDEAUX. 3^e DES GROSSES VOITURES.

La **COUPE d'ARENBERG** a été gagnée par M. Rigolly, sur sa voiture de 110 chevaux Gobron-Brillé, munie de **GROS PNEUS CONTINENTAL**

De l'**EQUIPE VICTORIEUSE** de 7 voitures légères ou voiturettes Ader, CINQ étaient munies de **GROS PNEUS CONTINENTAL**

« Epreuves prises avec l'appareil Sigriste, entre
« Tours et Poitiers, les voitures marchant en
« pleine vitesse comme l'indique la déformation
« apparente des roues. »

O. Ström et Fils



NOUVEAU CACHE-POUSSIÈRE
Ström et Fils. l'EVA.

Téléphone 250-18

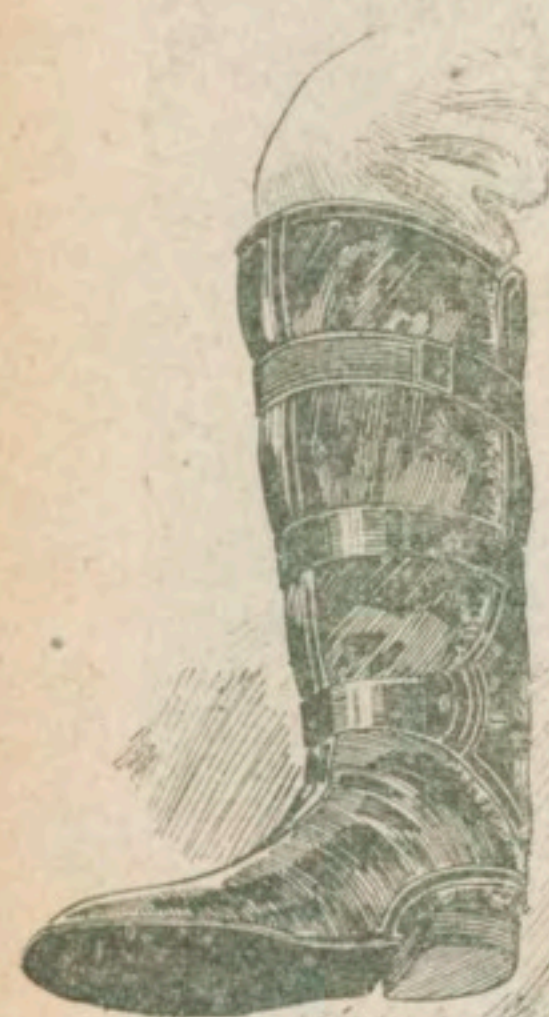


LE GILET DU TOURING
en papier à 0.60, breveté S. G. D. G.

Téléphone 250-18



La Parisienne a adopté le
PARAPLUIE DU CHAUFFEUR
poids 0k.350, breveté S. G. D. G.



La grande GUÊTRE
AUTO brevetée S. G. D. G.
Ström et Fils



LA RUSSE
brevetée S. G. D. G.
Ström et Fils.



LE PARAPLUIE du CHAUFFEUR, inventé par Ström
Breveté S. O. D. G., France-Etranger

200 Paris-Madrid sont partis avec le « Parapluie du Chauffeur ».
Voir toutes les illustrations de La Vie au Grand Air.



LE VOILE COURONNE Ström et Fils
indispensable pour l'automobile
la plus élégante des coiffures



REDINGOTE
incomparable en cuir
couleur et noir



Le plus grand succès de la saison
Breveté S. G. D. G.



LA MERVEILLEUSE, couverture
pantalon, brevetée S. G. D. G.
adoptée armée coloniale

Nouvelles Inventions

16 - CHAUSSÉE - D'ANTIN - 16

16 - CHAUSSÉE - D'ANTIN - 16

Les Petites Annonces de la "Vie au Grand Air"

UN FRANC la ligne de 40 lettres

Petites annonces commerciales : 1 fr. 25 la ligne.

Toute fraction de ligne est comptée comme ligne entière.

Il ne se passe pas de jour sans que nos lecteurs nous écrivent pour nous faire part des excellents résultats qu'ils ont obtenus en se servant de nos petites annonces.

ASSURANCES SPORTIVES

Les Assurances Spéciales, 20, rue Taitbout, Paris. Téléphone : 283-41.

L'assurance contre les accidents, pour être bien faite, c'est-à-dire pour donner à ceux qui la contractent pleine et entière garantie, doit être faite avec beaucoup de soins, et demande le concours de spécialistes rompus à la confection des contrats qui constituent cette garantie.

Qu'il s'agisse d'assurances automobiles, de chevaux et voitures, ou d'assurances individuelles, la police souscrite ne vaut que par les clauses y inscrites, clauses qui varient à l'infini suivant les cas.

Les Assurances Spéciales, 20, rue Taitbout, à Paris, se chargent de toutes les assurances en général, et tout particulièrement des assurances sportives pour lesquelles elles se sont spécialisées.

Tous les sportsmen qui voudront être bien assurés et ne pas payer des primes exagérées feront donc bien de s'adresser aux Assurances Spéciales, 20, rue Taitbout, Paris, qui leur donneront toute satisfaction.

Sur demande, les Assurances Spéciales envoient donner verbalement toutes les explications utiles.

Pour donner rendez-vous, écrire ou téléphoner n° 283-41.

AUTOMOBILES

Grand garage central d'automobiles, 4, rue Buffault (Faubourg Montmartre). Voitures neuves et d'occasion de toutes marques.

Plusieurs Darracq 1903, 12 ch., état de neuf, prix très avantageux. (8052)

M. G. Delabarre de Bay, ex-directeur de Paris-Chauffeur, vient de s'installer 11, rue Charcot, à Neuilly-sur-Seine (téléphone n° 84 Neuilly) et va pouvoir livrer très rapidement la voiture l'Européenne, munie d'un moteur de Dion 6 chx, permettant de monter les côtes à toute allure. Prix : 2 places, 3.550 francs; 4 places, 3.700 francs. (8041)

Voiture G. Richard Brasier, classée dans Paris-Vienne 5^e voiturette et 1^{re} des voitures G. Richard, force 14 H. P., deux baquets, gros pneus Continental 1903. Carburateur Longuemare, 65 k. en palier; essais sur avis préalable. Splendide occasion. S'ad. : 4 et 6, rue de Sèze, International Automobile Office. Téléph. 305.50. (8025)

A vendre : Panh-Lev., 24 chx, tonneau. Panh-Lev., 12 chx, tonneau. Panh-Lev., 8 chx, Paris-Amsterdam. Clément, 8 chx, limousine et double-phaéton. Clément, 8 chx, tonneau. Renault frères, 8 chx, tonneau. E. Loste, 37, rue Brunel, téléph. 555-43. (8042)

A vendre voiturette Guillaume, 1^{re} à Vienne, 1^{re} Côte de Turbie, 1^{re} le Mille, 1^{re} le Kilomètre. Voiture 40 chx G. Richard Brazier de course. Voiturette Corre, 1^{re} du Circuit des Ardennes. Marcel Gassier, 8 rue du Général-Henri-Berthier. Neuilly, tél. 84. (8075)

Auto-Palace (Anc. Etabl. Mouter), 77 bis avenue de la Grande-Armée. Téléph. 524-27. Livraison des châssis de Dietrich, Mors, Panhard et Renault, etc. Charge électrique, voitures électriques Mildé. Vastes ateliers de réparations. Garage modèle, ouvert toute la nuit. (8079)

2 voitures Panhard, 1 omnibus 8 ch., pistons allongés, 4 pl. intérieur; 1 omnibus 12 ch., pistons allongés, genre tramway, 12 pl. intérieur, plate-forme; ces 2 voitures sont en parfait état, prix modérés. Léon Thome, 1 bis, avenue du Bois-de-Boulogne. (8085)

DIVERS

Piano Kriegelstein (Grand Prix 1900) acheté 950 à céder pour 550, n'a pas servi. Petitqueux, propriétaire, 17, rue des Petits-Champs, Bagnolet (Seine). (2057)

A vendre, Tricycle EADIE, excellent état, poids 14 kilos, pneus de 40 mm. Grand cadre. Prix modéré. E. Dinoire, Lens (Pas-de-Calais). (2057)

Encadrements. Favre, rue Bab-el-oued, Alger, envoi, contre 1 fr. 75, 12 superbes cartes timbrées du pays.

A vendre : deux beaux domaines près la mer et ville fréquentée par touristes. Beau domaine en Seine-et-Oise et plusieurs belles propriétés et villas en Normandie. M. Quenouille, géomètre, 23, rue Guillaume-le-Conquérant, Caen.

Echos

CYCLISTES, ATTENTION!!

Tous les cyclistes amateurs de bonnes marques sont toujours certains de trouver d'excellents pneumatiques allant sur toutes les roues, ainsi que les accessoires de vélocipédie, chez Morel, passage du Havre, 61 (près l'entrée de la gare Saint-Lazare), maison très recommandée pour la bonne qualité de tous ses produits en caoutchouc.

UN BON CONSEIL

Au moment où les excursions vont prendre une grande extension, il est bon de rappeler aux Chauffeurs, Cyclistes, Alpinistes, etc., un produit qui leur rendra de précieux services. C'est la Xylene qui permet d'hydrofuger, c'est-à-dire de préserver de l'humidité tous les objets qui en souffrent journellement, tels que vêtements, cuirs, métaux, toiles, tentes, etc., etc.

S'adresser 1, rue Saint-Georges, Paris. Téléphone 157-93.

LA "COMÈTE"

"Pastille Géraudel du pneumatique", "Trouvaille", "Gros progrès", "Merveille tant cherchée", telles sont les épithètes très justifiées qu'appliquent chaque jour à cet indispensable obturateur instantané ses partisans et ses admirateurs. Suppression du collage; possibilité d'utiliser des chambres à air avec les plus grandes vitesses; réparation immédiate et définitive, tels sont les avantages qui assurent à la Comète les suffrages des chauffeurs et des cyclistes. Qui-conque essaie une seule fois la Comète, l'adopte définitivement. Parmi les personnalités qui la patronnent, citons : MM. le marquis de Dion, Serpollet, Baudry de Saunier, Charron, etc., etc. Enfin, et c'est tout dire, les Comètes font partie du Stock Michelin. Rappelons que l'Agence générale pour la France est 4, rue Poisson (avenue de la Grande-Armée).

VICHY-ÉTAT

En présence des nombreuses imitations, rappelons que les Comprimés Vichy-Etat, préparés avec les sels extraits des sources Célestins, Grande-Grille, Hôpital, ne se vendent qu'en flacons de 100 comprimés portant la marque Vichy-Etat.

OFFICIERS MINISTÉRIELS

MAISON DE RAPPORT r. du Mont-Thabor, 28. C° 475 m. Rev. br. 26.034 f. Mise à p. 350.000 fr. Jouiss. 1^{re} juillet. A adjudger sur 1 ench. Ch. not. Paris, le 16 juin 1903. S'ad. à M^e MERLIN, not. 23, rue de Bourgogne, dép. ench.

MAISON R. DE MÉDICIS, 3. Vue sur le boulevard. C° 526 m. Rev. br. 27.000 f. M. à p. 250.000 f. A adj. s. 1 ench. Ch. not. Paris, le 16 juin. M^e C. TOLLU, not., 9, rue de G.

1^{re} MAISON A adj. s. 1 ench. Ch. not. Paris le 16 juin. M. à p. 490.000 f. 2^e MAISON r. Jussieu, 39. C° 941 m. 79. n. loué 2^e TERRAIN M. à p. 97.000 f. M^e GRIGNON, notaire, 26, boulevard Saint-

Vente au Palais à Paris le 24 juin 1903, 2 heures.

UN IMMEUBLE RUE QUINAULT N° 10.000 fr.

Mise à prix : 10.000 fr. S'adresser à M^{re} Maurice Roche, 10, rue Anne, CHERAMY et BEAUMÉ avoués, Camille TOLLU, notaire.

MAISON B^d St-MICHEL, 129. C° 614 m. à Paris. C° 526 m. Rev. br. 22.740 fr. M. à p. 200.000 fr. A adj. s. 1 ench. Ch. not. Paris, M^{re} RORIN et DAUCHEZ, 37, quai de la Tou

Avenue WAGRAM 71 Maison et Terrain M. à p. 230.000 f. Pr. à cons. A adj. s. 1 ench. Ch. not. Paris, le 16 juin 1903. S'ad. à M^{re} DONON, not. 9, r. Vill

MAISON à Paris, boul. Beaumarchais, 47 et 49. C° 1015 m. Rev. br. 57.000 f. M. à p. 600.000 f. A adj. s. 1 ench. Ch. not. Paris, le 16 juin 1903. S'ad. à M^{re} VINGTAIN, 45, r. Ric

PROPR. à Paris, r. Mozart, 22 (xvi^e), C° 120 m. Rev. br. 25.833 fr. 80. Mise à prix, 350.000 f. A adj. s. 1 ench. Ch. not. Paris, le 23 juin. S'ad. à M^{re} GODET et CHAMPETIER de RIBES, 8, r. Ste-

VENTE au Palais le 17 juin 1903

PROPRIÉTÉ DE SANS-SI

à SOUS-FORET près Chevreuse (Seine-et-Oise). Maison de Maître, parc, écurie. Contenance, 2 hectares environ.

Mise à prix : 40.000 fr. S'adresser à M^{re} BEAUMÉ, 148, rue de Valenciennes, YVER, notaire à Paris.

VENTE au Palais de Justice à Paris, le 16 juin 1903, à 2 heures.

PROPRIÉTÉ A IVRY-SUR-SEINE

Rue Gagnée, n° 3. Maison d'habitation, porcherie. — Carrière à moellons.

Contenance : 16.386 mètres. Mise à prix : 12.000 francs.

S'adresser à M^{re} BRIQUET, avoué à Paris, de Rivoli. — M^{re} VALLET, avoué. — M^{re} notaire, à Vitry-sur-Seine.

MAISON d'ang. 1, quai aux Fleurs et 2, r. du Commerce. C° 325 m. Rev. br. 39.000 f. M. à p. 420.000 fr. adj. s. 1 ench. Ch. not. Paris, le 23 juin. S'ad. à M^{re} ROCAGEL, not., 182, r. de la

SURESNES Prop. chemin du Calvaire, com. 100 m. Rev. br. 1.460 f. et 1.670 f. M. à p. 20.000 et 16.000 f. Terrain de 245 m². M. à p. 1.000 fr. Adj. s. 1 ench. Ch. not. Paris, le 14 juin. M^{re} SABOT, not., 3, rue

MAISON place Bréda, 8. C° 250 m. 71. Rev. br. 13.179 f. M. à p. 125.000 f. adj. s. 1 ench. Ch. not. Paris, le 23 juin. M^{re} SABOT, not., 3, rue

TÉLÉPHONE : 283-69

VISITEZ A PARIS

La Maison Moderne

82, rue des Petits-Champs (près la rue de la Paix)

LE PLUS GRAND CHOIX D'OBJETS DE STYLE NOUVEAU

Ameublement, Décoration, Éclairage

Pour Installations à la Ville et à la Campagne

MAROQUINERIE (signée Pinchon) POUR GENS DE SPORT :

POCHETTES, PORTE-CIGARES, PORTE-FEUILLES, BUVARDS, PORTE-MONNAIE, CEINTURES, COLLIERS

ORFÈVREURIE, BIJOUX, HORLOGERIE, BRONZES, ÉTAINS, VERRERIE

•• PORCELAINES DANOISES, BING & GRONDAHL (COPENHAGUE) ••

En vue d'un prochain transfert de notre Maison, actuellement 82, rue des Petits-Champs, nous accordons 25 0/0 de Rabais sur tous Achats au Comptant jusqu'à Fin Juin 1903. Les prix sont toujours marqués en chiffres connus.

Demander le petit Catalogue Photographique envoyé Gratis

Le grand Catalogue illustré de 500 reproductions est envoyé contre mandat de 20 francs et remboursé au premier achat de 100 francs fait dans le délai d'un mois.

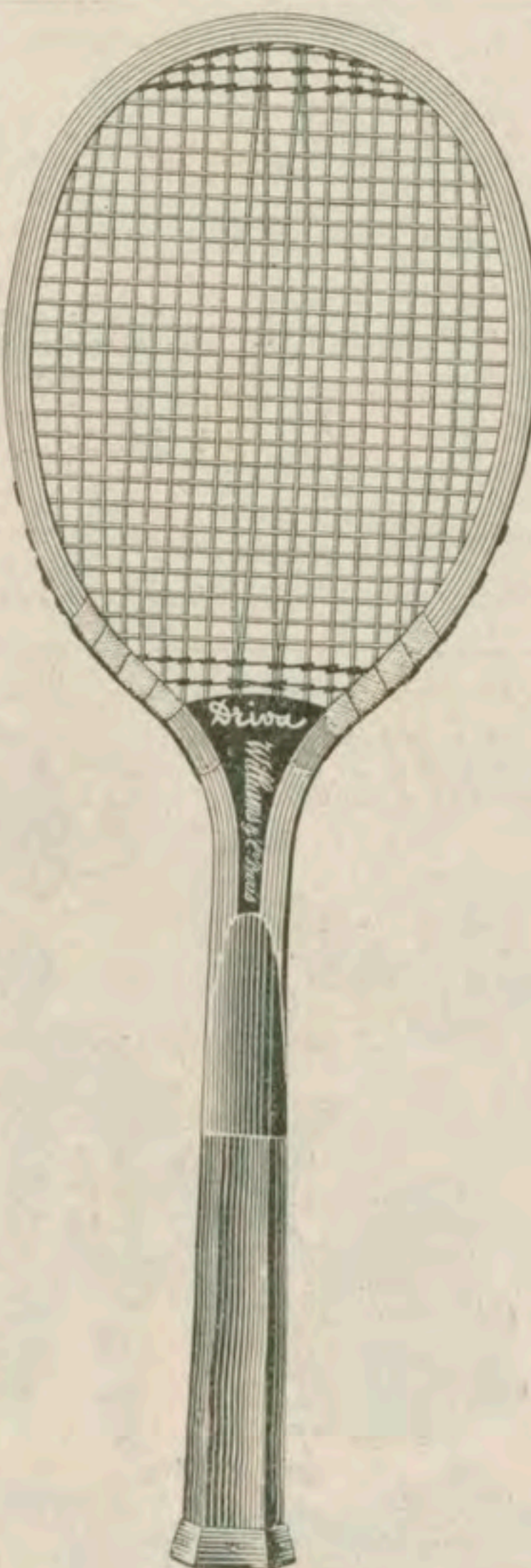
CHOCOLAT DE ROYAT POUR DIABÉTIQUES

RIGOREUSEMENT GARANTI SANS SUCRE

par A. ROUZAUD, fabricant à Royat (Puy-de-Dôme)

CATALOGUE FRANCO SUR DEMANDE. — Maison à VICHY.

ETU de Voya contre 2^e timbres ou mai



NOUVELLES RAQUETTES pour 1903

DRIVA doubles cordes au milieu 35
EXTRA SPÉCIAL — 32

Les cadres sont en frêne anglais et les cordes boyau anglais d'une qualité tout à fait spéciale. Elles sont employées par les meilleurs joueurs amateurs et professionnels, et ont déjà gagné plusieurs grands prix.

La DRIVA est cordée d'après l'idée d'un des meilleurs joueurs en France; elle est très bonne pour les coups de vitesse comme les drives, etc.

L'EXTRA SPÉCIAL est fait d'après le modèle plus en vogue de la saison dernière.

Autres modèles de raquettes, de 6 à 28 francs.

Balles de Tennis SIXTO (les meilleures)

La Douzaine : 14 francs

Nouveau Catalogue de 72 pages, illustrées de Jeux athlétiques, envoyé franco

Williams & C

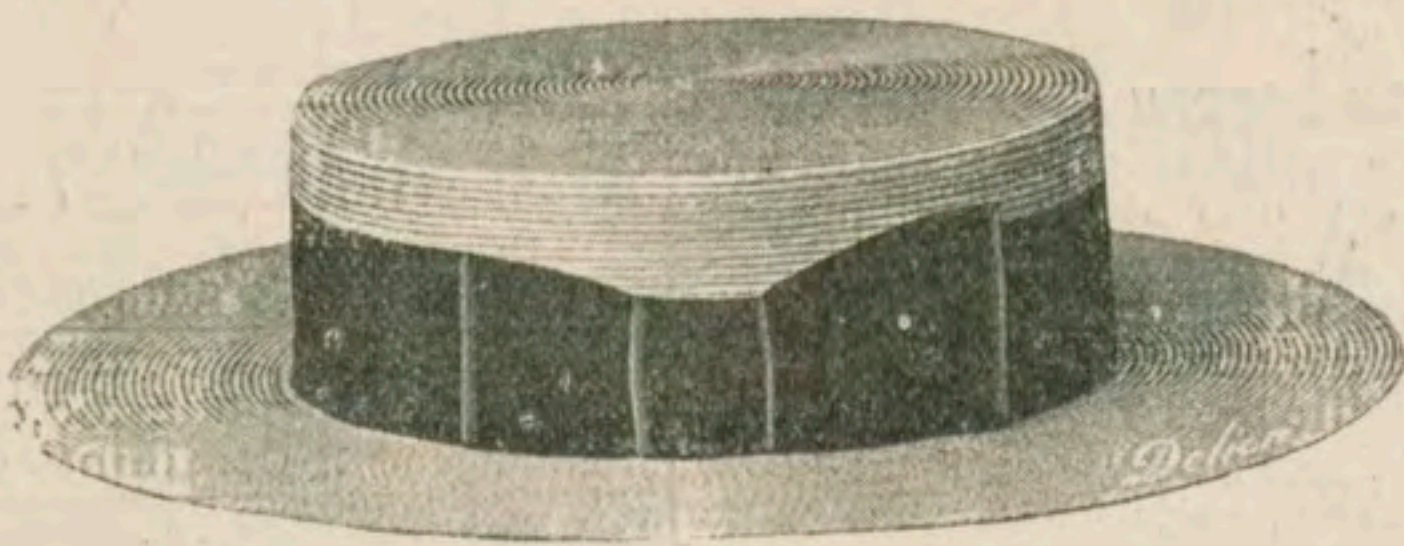
1, Rue Caumartin - PARIS

CHAPELLERIE FRANÇAISE

A. DELION

24, Boul. des Capucines et 15 à 25, Passage Jouffroy

PARIS



CANOTIER

Nouvelle Forme 1903

Depuis 4 fr. 50

SPÉCIALITÉ DE COIFFURES DE SPORT

DEMANDER LE CATALOGUE ILLUSTRÉ POUR
LE PRINTEMPS 1903, ET LE CATALOGUE
SPÉCIAL POUR MALLES ET ARTICLES DE
VOYAGE, édités par DEVAMBEZ

CARROSSERIE AUTOMOBILE
LEVALLOIS-PERRET
Téléphone 535-48. (Seine)

TH. BOTIAUX & C^{ie}

L'Autocyclette

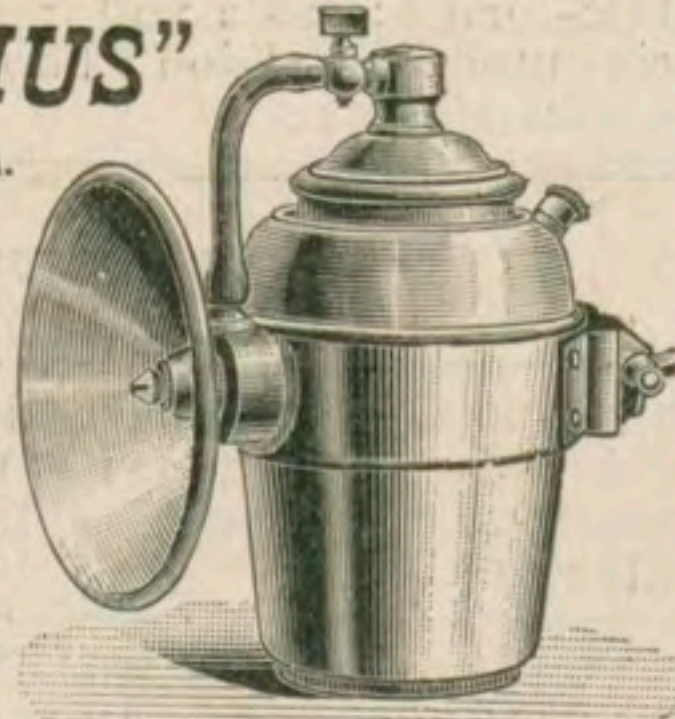
CLEMENT

est la seule bicyclette à pétrole qui
possède à la fois tous les avantages
de la bicyclette et de l'automobile.

La petite "RADIUS"

Générateur d'Acétylène F.A.
Fonctionnement garanti
Projecteur 1/2 parabolaïque
10 c/m, pour
Cycles, Motocycles
Tricycles, etc.

Prix : 12 fr. nickelée.
F. ALEXANDRE
BREVETÉ S. G. D. G.
53, Rue Blanche, 53
PARIS



La
Maison EYQUEM,
191, Boulevard Péreire,
PARIS

pourra vous livrer à partir de 25 fr.
des appareils reproduisant à mille exem-
plaires l'écriture de votre machine à
écrire ou à trois mille exemplaires, votre
écriture manuscrite.

Fabrique de Papiers cirés

**APPAREILS
EXTRA-RAPIDES**

Pour imprimer sans préparation
et en noir

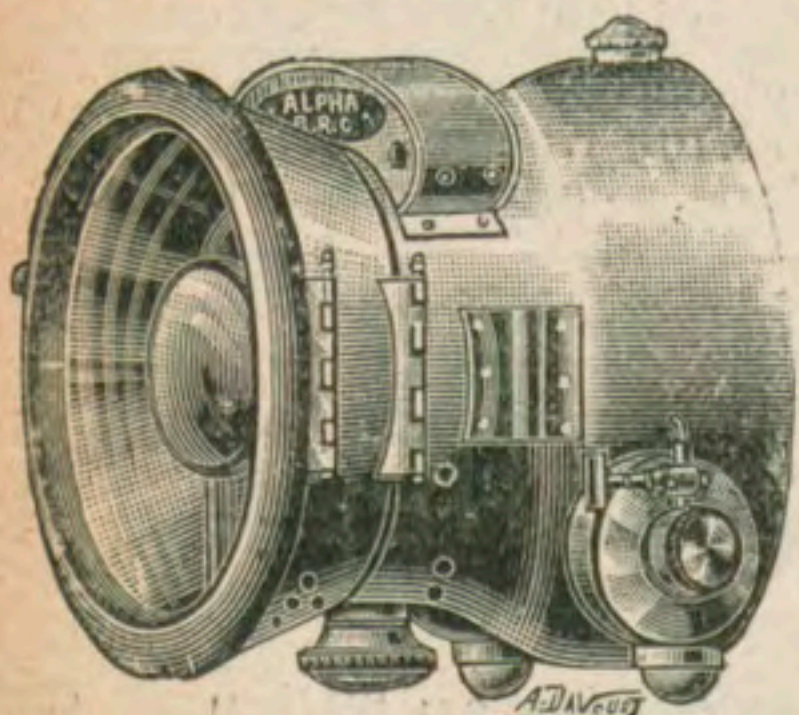
les Circulaires, Convocations, etc.

TÉLÉPH : 508-77



LE PROJECTEUR

nticulaire Parabolique



ALPHA

B. R. C.

VOIT L'OBSTACLE

MOTO-NAPHTA

LUBRIFIANT SPÉCIAL
POUR AUTOMOBILES
en Bidons de 5 et 10 litres
DANS TOUTE LA FRANCE

AUTOMOBILES

GILLET-FOREST

7, 10 et 12 chevaux

75, Avenue de
la Grande-Armée
PARIS

COUREURS, CYCLISTES

Entre toutes les Bicyclettes, choisissez
au moins la plus belle, légère et solide,
celle qui, étant vendue à petit bénéfice,
est la moins chère.

En un mot, adoptez tous une

PRIMO

P. GOURT, 52, Avenue de La Motte-Picquet — PARIS

MEZIDON

146, Rue de Rivoli, 146. — PARIS

La plus importante Manufacture d'Appareils
pour l'USAGE INTIME des deux sexes. — Modèles
sérieux et amusants. — Marque très recherchée
aux Colonies et à l'Étranger.

Envoi gratuit du Catalogue sous pli cacheté
EXPÉDITIONS sans marque extérieure
CONSEILS & RENSEIGNEMENTS. — Téléphone 215-12

les Sportsmen lisent chaque jour

L'AUTO

Grand quotidien de tous les Sports
VENTE PARTOUT : 5 CENTIMES

314-99
Rue du
Commerce
Emile

EMISES, CRAVATES, CHAPEAUX
mesure 6 fr. 50, Chapeaux soie 17 fr. 50
EFFEURS pour MESSIEURS et DAMES au 1^{er} étage.
UNIQUE à PARIS (Prix modiques).

LE PREMIER

DES

Chocolats

AU
LAIT

Dépôt Central
pour la France :
— 53 —
Boul^d de Strasbourg
PARIS



HORS CONCOURS

MEMBRE DU JURY, PARIS 1900

Alcool de Menthe de

RICQLES

Le seul Alcool de Menthe véritable.

CALME la SOIF et ASSAINIT l'EAU

Dissipe les MAUX de CŒUR, de TÊTE, d'ESTOMAC

les INDIGESTIONS, la DYSENTERIE, la CHOLÉRIE

EXCELLENT pour les DENTS et la TOILETTE

PRÉSERVATIF contre les ÉPIDÉMIES

Exiger le Nom de RICQLES

**L'Appareil
PHOTO**

SINNOX

JOUGLA

se charge en
PLEIN JOUR

45, Rue de Rivoli

avec la Boîte de
Plaques elle-même.

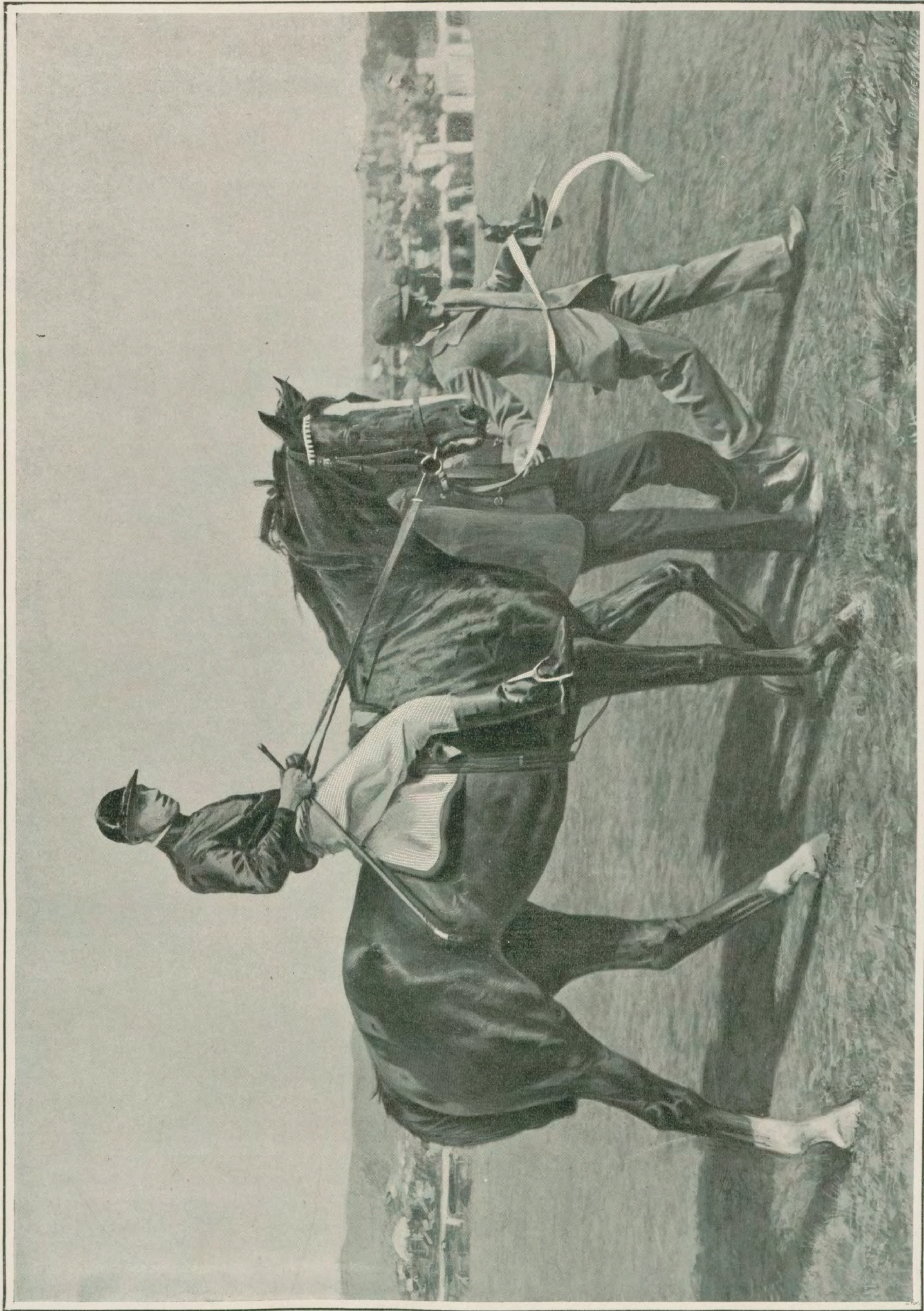
AUTO PALACE

77, Avenue de la Grande-Armée * Téléph. 524-27

VENTE, ACHAT, ÉCHANGE, RÉPARATIONS

Voitures MORS, PANHARD LEVASSOR, CLEMENT

RECHARGE DES VOITURES ÉLECTRIQUES



Quo Vadis, par Winkfield's Pride et Filomena, gagnant du Grand Prix de Paris, appartient à M. Ed. Blanc. Il était monté par Willy Pratt.

LE VAINQUEUR DU GRAND PRIX DE 1903

FRATERNITY OF GOOD WILL